No. 50. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Juli 1882.

Der Wechsel der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der 1. Juli 1882 ist für unsern Verein ein bedeutungsvoller Tag; denn an demselben tritt die Verwaltung, welche seit 29 Jahren die Geschäfte des Vereins mit sicherer Hand umsichtig geleitet hat, die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, von ihrer langjährigen, das Gedeihen des Vereins fördernden Geschäftsführung zurück. Diejenigen Mitglieder dieser Direction, welchen speciell die Vereinsangelegenheiten oblagen, der ehrwürdige 81jährige Vorsitzende, Herr Geheimrath Fournier, und der Vereinsdecernent, Herr Director Schrader, welcher in den letzten Jahren meistens den Generalversammlungen des Vereins mit so grossem Geschick präsidirte, treten in den wohlverdienten Ruhestand bezw. in eine andere ehrenvolle Berufsthätigkeit über. Die Stelle der ausscheidenden Direction übernimmt die am 13. Mai von der Generalversammlung zur geschäftsführenden Direction erwählte Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft mit ihren auch im Vereinsleben bereits bewährten Kräften.

Wie der Verein, so ist auch speciell die Vereinszeitung der scheidenden Direction, insbesondere Herrn Director Schrader, was Organisation, administrative Gestaltung und Mitarbeiterschaft anlangt, zu aufrichtigem Dank verpflichtet und fühlt die Redaction sich veranlasst, beim Scheiden diesem Danke auch öffentlich hierdurch Ausdruck zu geben.

Personal-Nachrichten.

Preussische Staatsbahn-Verwaltung. Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, welche mit dem 1. Juli cr. in Function tritt, ist wie folgt zusammengesetzt worden: Vorsitzender der Direction: Geheimer Ober-Baurath a. D. Siegert; Directionsmitglieder: Regierungs- und Baurath a. D. Jädicke, Ober-Bergrath a. D. Niedner, Regierungsrath Hoyer (bisher in Magdeburg), Eisenbahndirector (bisher Regierungsassessor) Magnus, Regierungsassessor Dr. Pieck.

Versetzt sind ausserdem: der Regierungsrath Dr. Franz Schulz, bisher in Berlin, als Mitglied an die Königliche Eisenbahn-Direction in Bromberg, der Regierungsrath Hirche, bisher in Bromberg, als Mitglied an die Königliche Eisenbahn-Direction in Berlin, der Regierungsrath Heinsius, bisher in Hannover, als Mitglied an die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau, der Regierungsrath Weise, bisher in Breslau, als Mitglied an die Königliche Eisenbahn-Direction in Hannover, der Regierungsrath Thomae, bisher in Düsseldorf, als Mitglied an die Königliche Eisenbahn-Direction in Magdeburg. Ernannt sind: der Regierungsassessor Dr. Schroeder zum Mitgliede der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinische) in Köln und der Regierungsassessor Bayer, bisher in Altena, zum Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes (rechtsrheinisches) in Düsseldorf.

Feier zur Vollendung der Berliner Stadtbahn.

Vom 1. Juli cr. ab werden auch die Courier- und Schnellzüge der Berlin-Potsdamer und Berlin-Dresdener Eisenbahn über die Stadtbahn fortgeführt werden, nachdem dies mit den übrigen anschliessenden Bahnen — der Ostbahn, Niederschlesisch-Märkischen, Berlin-Hamburger, Lehrter und Berlin-Wetzlarer Bahn — schon früher in gewissen Intervallen der Fall gewesen ist. Damit steht das Unternehmen in seinem projectirten Umfange vollendet da, und hatte in Folge dessen der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, Excellenz Maybach, Veranlassung genommen, alle beim Bau und Betriebe der Bahn betheiligten Beamten am 26. v. Mts. Nachmittags 5 Uhr in den festlich geschmückten Räumen des Englischen Hauses zu einem solennen Mahle zu vereinigen, um denselben einen Beweis seiner Befriedigung und Anerkennung über die stattgehabten Leistungen zu geben. Unter den geladenen Gästen — etwa 120 an der Zahl — bemerkten wir neben dem Herrn Minister die Herren Ministerialdirectoren Schneider, Schulz, Brefeld, die Herren Oberbaudirectoren Schoenfelder und Hermann, die Geheimen Oberbauräthe Schwedler und Oberbeck, Geheimen Ober-Regierungsräthe Grandke, d'Avis, die Geheimen Regierungsräthe Fleck, Stambke, Sipmann, Jungnickel u. A.; seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin waren anwesend die Herren Präsident Wex, Ober-Regierungsrath Kranold, Oberbaurath Krancke, Regierungsrath Becherer etc., seitens des Königlichen Betriebsamtes der Stadtbahn die Herren Regierungs- und Baurath Taeger, die Eisenbahn-Bauinspectoren Monscheuer, Maschineninspector Wichert, Regierungsassessor v. Kühlewein etc.; als Vertreter anderer Königlicher und städtischer Behörden, die zu dem Unternehmen in naher geschäftlicher Beziehung gestanden haben, waren geladen die Herren Geheimer Regierungsrath Kayser, Ober-Regierungsrath v. Heppe, Stadtrath Voigt und Stadtbaurath Rospatt u. A. Das bedeutend stärkste Contingent stellte selbstverständlich die Baucommission der Stadtbahn; wohl alle waren erschienen, vom Vorsitzenden bis zum jüngsten Bauführer; ihnen galt ja dies Fest, sie feierten ihren Ehrentag über die Vollendung eines grossen Werkes. Alle zu nennen, vermögen wir nicht, und so führen wir nur an die Herren Geheimer Regierungs- und Baurath Dirksen, Regierungsrath Maass und die Eisenbahn-Bauinspectoren Housselle, Blanck und Schroeder, Bauinspector Haesecke, Ingenieur Rumschoettel und die Abtheilungs-Baumeister Becker, Sartig, Schmoll, Suadicani, Schüler, Gier, Brill etc. Der an und für sich architektonisch reich und elegant durchgebildete Festsaal erstrahlte im hellsten Lichterglanz; die Wände waren mit eigens zu diesem Zwecke gemalten Emblemen der Ingenieurwissenschaften und der Architektur bekleidet und reicher Flaggenschmuck, Guirlanden und Draperien erhöhten in geschmackvollster Weise den festlichen Gesammteindruck. Den Brennpunkt der decorativen Ausstattung bildete die Colossalbüste Sr. Majestät des Kaisers auf hohem Unterbau, umgeben von den auserlesensten Blumen und Blattpflanzen; überdies schmückten zwei mächtige Oelgemälde in mehr als Lebensgrösse Sr. Majestät und Sr. Kaiserlichen und Königlichen Hoheit des Kronprinzen die Hauptwand des Saales, dem ganzen Ensemble eine besonders feierliche Stimmung verleihend.

Präcise 5 Uhr begann das Mahl, dessen culinarischen Genüsse die durch eine geschmackvoll gezeichnete Speisekarte erregten Erwartungen in hohem Grade rechtfertigte; gewürzt wurde es überdies durch frohe Weisen einer auf den Galerien des Saales placirten Musikcapelle. Beim vierten Gange erhob sich der Herr Minister und mit ihm alle Anwesenden, um nach kurzen, tiefempfundenen Worten das Glas auf das Wohl Sr. Majestät des Kaisers zu leeren. Er erinnerte daran: „wie zuerst ein genialer Mann mit dem Bau der Stadtbahn an die Oeffentlichkeit getreten und wie das Unternehmen schliesslich aus ungünstiger Lage in die starken Hände des Staates übergegangen sei. Seine Majestät der Kaiser habe alle Phasen des Unternehmens mit regstem Interesse verfolgt, dasselbe durch seine Huld geschirmt und noch zuletzt bei der Bereisung der Stadtbahn am 6. Februar d. J. in Begleitung Ihrer Majestät der Kaiserin und fast sämmtlicher Prinzen und Prinzessinnen seines hohen Fürstenhauses alle Details der Ausführung eingehend und glänzenden Auges geprüft und ihn, seinen Minister, beauftragt, allen an dem Werke betheiligten Arbeitern seinen Königlichen Dank auszusprechen". Die Worte des Herrn Ministers fanden einen mächtigen Wiederhall in den Herzen der Hörer, welche ihren patriotischen Gefühlen in brausenden, langanhaltenden Hochrufen und dem Absingen der ersten Strophe der Nationalhymne beredten Ausdruck gaben.

Schon nach kurzer Pause erhob sich der Herr Minister zum zweiten Male zu längerer Rede. Diesmal galt es dem Unternehmen, dessen glückliche Vollendung und Inbetriebsetzung heute gefeiert werde: „mit Recht und ohne Ueberhebung können alle Mitwirkenden stolz sein auf ein Werk, dessen Durchführung zwar unendlich viel Mühen und Arbeit verursachte, dessen ingenieuse Erfindung indessen der Wissenschaft zur Ehre und dem Vaterlande alle Zeit und hoffentlich in jeder Lage zum Nutzen gereichen werde. Dafür spreche er den Dank der Staatsregierung allen Beamten und Arbeitern an dem Unternehmen aus. Wenn es die Bescheidenheit jedes Einzelnen verbiete auf sein eigenes Wohl zu trinken, so möge er den Nachbar ansehen und alle an dem Werke thätig gewesenen Hände hoch leben lassen".

Dem Herrn Minister dankte in geziemender Weise der Geheime Regierungs- und Baurath Dirksen für die mächtige Unterstützung, welche dem Unternehmen von Seiten der Königlichen Staatsregierung und anderer Behörden stets zu Theil geworden sei und wie vorzugsweise die starke und sachkundige Hand des gegenwärtigen hohen Chefs der Eisenbahn-Verwaltung es zum sichern Ziele geführt habe. Das vorliegende Werk sei nun vollendet und möge dem Handel und Verkehr, der Industrie und allen Zweigen des öffentlichen Lebens für alle Zeiten zum Segen gereichen; der genialen Leitung des Herrn Ministers aber würden alle Bauleute gern und willig Folge leisten, wenn er sie zu neuen Thaten rufe.

Der mit lautem Jubel und Chorgesang aufgenommene Hochruf auf den Herrn Minister bewog diesen zu augenscheinlich bewegten Dankesworten und einem nochmaligen Toast auf die Eisenbahn-Verwaltung seines Ressorts.

Damit endete das ursprünglich auf 2 Stunden in Aussicht genommene, aber auf nahezu das doppelte ausgedehnte offizielle Festmahl zur Feier eines Unternehmens, welches im Deutschen Eisenbahnbau bisher einzig dasteht, eines Unternehmens, dessen Bedeutung für den internationalen Verkehr, für die Entwickelung der Hauptstadt Berlin sich noch gar nicht ermessen lässt. Ins Leben gerufen durch die Privatspeculation unter überaus ungünstigen Auspicien, aufgenommen und zu Ende geführt durch den Staat, hat es seit seiner kurzen Functionirung unter einer energischen und umsichtigen Betriebsleitung sich bisher bewährt. Dass es die auf das Unternehmen gesetzten Hoffnungen und Erwartungen für alle Zukunft erfüllen möge, sei unser herzlicher Glückwunsch.

Die Einweihung der Gotthardbahn.

Vom Baurath **Kohl** in Weimar.

(Schluss.)

IV. Der Festtag in Mailand am 24. Mai.

Fahrt und Gang durch die belebten, vorherrschend zum Domplatz führenden Hauptstrassen der weit über 2 000 Jahre alten, jung aussehenden Stadt Mailand zeigt uns diese überall in reichem Fahnenschmuck, den selbst die auf der obersten Spitze des berühmten weissen Marmordoms thronende goldglänzende Statue der Madonna theilt und bei dem die Farben Deutschlands und der Schweiz mit denen Italiens und Mailands wechseln. Gleichsam zur Begründung, warum dies Alles, dient eine an allen Strassenecken als grosses Placat angeschlagene Proclamation der Stadtverwaltung, übersetzt folgenden Inhalts:

„Mitbürger! Mailand ist zur Feier eines grossen beglückenden Ereignisses berufen, eines der glänzendsten Siege der Wissenschaft und Arbeit, einer jener Bewältigungen der Naturmächte, welche unvergleichlicher Ruhm unseres Jahrhunderts sein werden. Es ist auserwählt, die mit dem ersten Zuge der Gotthardbahn nach Italien gekommenen Repräsentanten der Schweiz und Deutschlands zu empfangen.

Italien, das unabhängige, in sich befestigte, freut sich, dass der menschliche Geist die an unserm Horizont erhobene, uns wie durch eine hohe Mauer von fremden Nationen trennende Alpenwand beseitigt und dem Zuge des Welthandels für Verkehr und Industrie geöffnet hat zum Segen der durch die Wechselseitigkeit von Arbeit und Fortschritt sich verbrüdernden Völker.

Mailand ist seiner Lage und Geschichte nach einer der thätigsten Mittelpunkte des internationalen Verkehrs; der neue Weg zur Verbindung der Transalpinischen Völker mit dem Italienischen Mittelmeer erschliesst neuen Abfluss, neue Arbeitsgebiete für jene Industrien und jenen Kunstfleiss, dem es einen so grossen Theil seiner Blüthe verdankt.

Mailand empfängt mit festlicher Gastfreundschaft, froh und stolz, die unter so glücklichen Umständen gekommenen Repräsentanten der befreundeten, mit uns in Einigkeit verbundenen Nationen, mit denen im Verein das grosse Werk als ein wahres Denkmal der Weisheit und Civilisation vollbracht worden ist.

Mailand, Palast der Commune, am 21. Mai 1882."

Auf dem Domplatze, mit der Frontansicht des Domes, durch Niederlegung unschöner alter Gebäude und umfassende Neubauten erst in neuerer Zeit geräumig und schön geworden, ist das pulsirende Leben und Treiben durch den festlichen Schmuck des Tages verdichtet; emsig wird noch an den Vorbereitungen für die abendige Illumination gearbeitet, bei welcher daselbst 25 117 grössere und 26 919 kleinere Oeffnungen Gaslicht geben sollen. Zu den Seiten einer mächtigen Beleuchtungsfontaine liesst man zwei Inschriften, Deutsch etwa wie folgt:

„Weggenommen ist — durch des menschlichen Geistes Kraft — die Bergesschranke — welche — trennte Italien und die Schweiz — Mailand ist glücklich — ruft Beifall — dem neuen Triumphe — der Wissenschaft und der Industrie."

„Mailand — im Namen Italiens — grüsst — die brüderlichen Gäste — der Schweiz und Deutschlands — gekommen zur feierlichen — Einweihung — der Gotthardbahn".

Nun treten wir in den Dom, den viel bekannten, viel gerühmten, dessen Bau schon vor fast 500 Jahren (1386) begonnen worden ist. Die Grösse seiner in farbenreiches Halbdunkel gehüllten, nach oben vom goldgemalten Gewölbe begrenzten Verhältnisse, die Töne der Orgel und des Gesanges umfangen uns mit Zauber, der sich fortsetzt, als wir das Dach erstiegen haben, beim Anblick der vielen Thürmchen, Fialen und Galerien und einer Welt von Engln und Heiligen in Marmor, den die schöne Aussicht in die weite lombardische Ebene und die fernen Höhenrisse festhalten lässt.

Die Galerie Vittorio Emanuele zwischen dem Domplatze und dem Platze des Scalatheaters, ein Prachtbau, welcher der Stadt Mailand 5 000 000 Frcs. kostet, aber auch wie er in keiner andern Europäischen Stadt vorhanden ist, dient auch uns, wie den Einheimischen und allen Fremden zum Stelldichein; hier verabreden und von hier aus beginnen wir die Excursionen zur Besichtigung der für uns heut überall frei zugängig gemachten besonderen Sehenswürdigkeiten, über die uns die gestern behändigte offizielle Einladungskarte der Stadt Mailand belehrt, nach dem Palazzo Brera mit seinen Kunstschätzen, den Museen und den öffentlichen Instituten.

Im Königspalaste empfing gegen Mittag der vormalige König Spaniens, Prinz Amadeo, Herzog von Aosta, der Bruder Sr. Majestät des Königs von Italien, die offiziellen Spitzen der Vertretung der drei Nationen bei einem solennen Frühstück, das im „Sala delle Cariatide" in kostbarer Weise in 150 Gedecken servirt worden ist und etwa 1½ Stunde Zeit beansprucht hat. Das ganze Arrangement soll überaus glanzvoll gewesen sein.

Zu gleicher Zeit gab die Mailänder Schweizercolonie im Foyer des Scalatheaters ihren Landsleuten ein Begrüssungsfest mit Frühstück für mehr als 300 Theilnehmer; man schilderte uns dasselbe als sehr gelungen und rühmte ihm insbesondere nach, dass man dabei in der Gotthardbahn nicht das Werk speculativer Interessen, sondern lediglich das Mittel zur Hebung der wirthschaftlichen Beziehungen zwischen Italien und der Schweiz, zwischen dem Canton Tessin und den übrigen Cantonen erkannt habe. Lebhaften Anklang soll der Hinweis eines der Redner auf das in Lugano geplante Schützenfest, das erste, in welchem die Festsprache die Italienische sein werde, gefunden haben.

Die in Mailand wohnenden Deutschen sollen ebenfalls, wie die Schweizer, beabsichtigt haben, einen Empfang zu bereiten; es ist dies leider nicht der Fall gewesen.

Ein wohlthätiges Gewitter reinigte in den ersten Nachmittagsstunden die schwüle heisse Luft; die offiziellen Besuche, der Austausch internationaler Höflichkeiten wurden dadurch angenehm gefördert.

Der Glanzpunkt des heutigen Festtages nahte. Von 5 Uhr an begannen die Fahrten nach den in neuerer Zeit und namentlich anlässlich der vorjährigen grossen Industrieausstellung herrlicher und in erweitertem Umfange angelegten Giardini Pubblici, in deren „Salone" sich ein Festsaal findet, an Grösse und einfacher Schönheit kaum wohl anderwärts übertroffen; derselbe

ist auserwählt zur Abhaltung des Festdiners, mit welchem die Stadt Mailand die Gotthardgäste ehren will.

Durch ein Spalier der uns von gestern Abend aus dem Palazzo del Comune bekannten carmoisinrothen Dienerschaft treten wir ein in einen schön geschmückten Vorraum, der sonst als Café-Restaurant benutzt wird und von dem die rechts gelegene kleine Abtheilung als Garderobe dient. Unvergesslich bleibt uns der erste Eindruck, mit dem uns beim Eintritt in den daran stossenden Festsaal dessen Ausschmückung und Blumenpracht entzückte — wir haben solche zierliche vornehme Fülle in der Zusammenstellung einer Saaldecoration noch nicht gesehen. Die oben ringsum laufenden, für Mailands schöne Damenwelt reservirten Galerielogen waren natürliche Fixpunkte der Ausschmückung; die Bildnisse des Königs Humbert und das des heimgegangenen Königs Victor Emanuel, jedes mit reichen Trophäen umgeben, prangten in Mitte der Hauptseiten, die Banner Deutschlands, Italiens, der Schweiz und Mailands und künstlerisch ausgeführte Wappenschilder waren durch Blumengewinde und Ranken aller Farben verbunden mit den durch kostbare Blumengehänge reizend geschmückten, von der Decke des Saales und den Bogenwölbungen der Galerien herabhängenden Kronleuchtern, den ringsum angebrachten zahlreichen Girandolen und mit den flammenden Sternen und Kugeln der aussergewöhnlichen Beleuchtung. Fast schöner noch als alles dies, war das Arrangement auf den sehr breiten neun Längstafeln und auf der erhöhten, für die Würdenträger bestimmten einen quer vorgestellten Tafel, deren jede in der Längsrichtung mit zwei S förmig durcheinander geschlungenen aus den kostbarsten, in solcher Pracht und Masse nur im Süden zu erlangenden Blumengewinden belegt war. Die dazwischen abwechselnd entstandenen theils grösseren, theils kleineren Räume dienten zur Aufstellung von Bronce-Candelabern, Tafelaufsätzen und herrlich aufgebauten, köstlich duftenden Blumengruppen.

Gleich lieblich und duftig war jedes Gedeck mit Blumen ausgestattet; daneben lag die äusserlich mit dem, von Lorbeer und Eiche umlaubten Wappen Mailands, dem rothen Kreuz auf silbernem Felde, ausgestattete Speisekarte, innerlich geschmückt mit dem vom goldenen Sterne Italiens bestrahlten Wappen Deutschlands und Italiens, der Schweiz und Mailands, darunter Genien, die den Ruhm des vollendeten durch das Bild des Eingangs in den Tunnel bei Airolo bezeichneten Gotthardwerkes verkünden; daneben lag ferner ein Biglietto d'accesso ins Königsschloss zur bequemen Besichtigung der Illumination des Doms und des Domplatzes.

Die von der in einer entfernteren Galerieloge aufgestellten städtischen Capelle besorgte Tafelmusik begann mit Nationalliedern. Die Bedienung der 750 Tafelgäste, wie wir gehört haben, von 105 Kellnern besorgt, war musterhaft, das Gebotene schön und kostbar, fein und duftig, wie das ganze Arrangement.

An der Ehrentafel sassen vom Herzog v. Aosta rechts Herr Bavier, links unser Deutscher Botschafter in Rom, Herr v. Keudell, ihnen gegenüber der Syndaco von Mailand, links neben sich Herrn v. Bötticher, rechts Herrn Piado, den Schweizerischen Gesandten in Rom, und in nächster Nähe die Herren v. Levetzow, Bitter, Dr. Stephan, Zingg, Mancini, Baccarini, Tecchio, Varé. Das Tafel-Marschallamt verwaltete der Mailändische Magistratsherr Negri.

Tiefe Stille trat ein, als zum ersten Male die Klingel tönte, der Herzog v. Aosta sich erhob und sprach: Meine Herren! Im Namen des Königs von Italien bringe ich einen Toast auf den Deutschen Kaiser, auf den Präsidenten der Eidgenossenschaft und auf das Wohl und Glück beider Staaten.

In Italienischer Sprache erwiderte mit poetischen Worten Herr Bavier; vom Norden herab seien wir gestiegen in das Italienische, im Schmucke reicher Natur schon prangende Land, das uns mit enthusiastischem Gruss empfangen. „Ich danke Italien im Namen der Schweiz, ich begrüsse Italien und seinen Re galantuomo, galantuomo come suo padre und", zum Prinzen gewendet, „Amadeo il augustissimo rappressentante". Gleich stürmischer Beifall, wie diesem Toaste, ward dem darauf folgenden des Herrn v. Keudell, der ebenfalls Italienisch und, wie man uns sagte, mit den bestgewählten Worten dieser schönklingenden Sprache dargebracht ward; er erwähnte, dass Kaiser Wilhelm die in Mailand stattgehabte Begrüssung des Königs Victor Emanuel zu seinen lieben Erinnerungen zähle, gedachte der grossen Italienischen Patrioten und insbesondere des Lombarden Carlo Cattaneo und brachte seinen Toast „ich bin gewiss, die Ansichten des ganzen Deutschen Volkes zu vertreten" dem Königlichen Hause und der Stadt Mailand.

Darauf antwortete der Syndaco von Mailand, Herr Belinzaghi — tief gerührt und herzlich dankbar für die grossen Gunstbezeugungen, mit denen Mailand geehrt worden sei; sein brindisi galt den Nationen, die die Gotthardbahn gefördert, galt der Zeit, wo alle Schranken gefallen sein werden, welche jetzt noch Vorurtheile nähren und die Völker auseinander halten.

Unser Herr Staatssecretär v. Bötticher war der erste Redner in Deutscher Sprache. Er hofft, dass die, welche diese Sprache noch nicht verstehen, sie doch als die Sprache herzlicher Dankbarkeit erkennen werden. Das Sehnen der Deutschen Jugend nach dem schönen Italien, nach dem Lande herrlicher Schönheit und Kunst, und geschichtliche Entwickelung haben Italien und Deutschland zu einander gebracht, zwei Monarchen, gleich an Grösse und Begeisterung für ihr Vaterland, beide unterstützt durch seltene Geister, stehen sich gegenüber, gleiche Interessen, gleiche Bestrebungen; unter jubelndem Applaus schloss er mit „Evviva Italia e il suo re, Evviva ancora, Evviva semper Italia" und empfing er den Händedruck des Herzogs v. Aosta.

Der Höhepunkt des Festes war erreicht und den nachfolgenden Rednern war es schwer, sich allgemein verständlich zu machen. Zunächst sprach Französisch Herr Cornaz, Präsident des Schweizerischen Ständeraths, über das Gotthardwerk, die Weltstädte Rom und Florenz und die Heimath des grossen Christoph Columbus, — dann Herr v. Levetzow, unser Reichstagspräsident, Deutsch, welcher hervorhob, dass dieses Fest das erste Begrüssen der Volksvertretung Italiens und Deutschlands eingeleitet habe; er regte dadurch zu neuer Begeisterung an, welcher der greise Italiener, der Senatspräsident Excellenz Tecchio, in einem Hoch auf den Deutschen Reichstag und die Eidgenössische Vertretung in herzlicher Weise mit dem Wunsche Ausdruck gab, dass der Deutsche Reichstag auf dem Felde des Friedens und Fortschritts gleiche Erfolge, wie die des glorreichen Kaisers mit seiner Armee und Geisteskraft zu verzeichnen haben und die Schweiz immer den Heldenmuth desjenigen besitzen möge, den ein grosser Deutscher Dichter besungen, ein grosser Italienischer Musiker gefeiert habe.

Am Schluss sprachen noch Herr Varé und Herr Ferraris, der Syndaco von Turin; letzterer lud ein zum Besuch der für 1884 in Turin beabsichtigten Ausstellung und schliesst mit einem Hoch auf die Solidarität aller Städte Italiens.

Um ½9 Uhr war das wohlgelungene imposante Fest zu Ende; sein die Sinne umgaukelnder, blumenduftiger, lichtglänzender Schmuck, die nur entfernt gehörte, aber doch zum Ausdruck gekommene Festmusik, die glänzende, vielsprachige Versammlung, die damit verbundenen Erinnerungen an internationale Momente, die vornehme Eleganz des Ganzen wird uns unvergesslich bleiben.

In der engen Garderobe freilich gab es ein anderes, nicht harmonisches Bild; wie viele Andere haben auch wir den Platz ohne Ueberzieher verlassen, nur um noch rechtzeitig in den Königspalast zu kommen und die Illumination zu sehen. Lang währte die Fahrt dahin, denn es waren Umwege nöthig, weil die dem Domplatze nächstliegenden Strassen vom Publikum gefüllt und für den Verkehr gesperrt waren. Die weiten Fensternieschen des Palastes boten treffliche Platz zum genussreichen Beschauen des wundervollen Schauspiels, was uns das Lichtmeer und vor Allem eine riesige Feuerfontaine auf dem Domplatze spendete; der weisse Marmor der unvergleichlichen Façade des Doms schien in Elfenbein verwandelt und unbeschreiblich ward das Bild, als auf ein durch einen Schuss gegebenes Zeichen die vielen Thürmchen und Fialen, die Statuen, Galerien und luftigen Treppen des edlen Bauwerks mit einem Male bengalisch erst weiss, dann roth, dann grün erleuchtet wurden und ein märchenhafter Feentempel entstand, bei dessen jedesmaligen Wandelung das Publikum seinen tausendstimmigen Beifallsruf ertönen liess. Der etwas bedeckte Himmel unterstützte das Gelingen.

Den Schluss des Festes genossen wir im Theater alla Scala, wo uns zu Ehren grosses Instrumentalconcert von einem 130 Mann starken Orchester bedeutendster Kräfte unter Mitwirkung des städtischen Musikcorps stattfand. Uns waren die Plätze auf dem festlich ausgestatteten Bühnenraume überwiesen, so dass wir den vollen Anblick des grossen, mit verschwenderischer Pracht erleuchteten Theaterraumes mit seinen übereinander gelegenen Logen und des Glanzes, den ihre Inhaber boten, zu geniessen vermochten, wir selbst aber vom Publikum bewundert werden konnten; in der für das Fest eingerichteten Königsloge des Prinzen Amadeo befanden sich auch Herr v. Bötticher und unser Reichstagspräsident Herr v. Levetzow. Das Orchester hat nach dem Urtheile unserer musikalischen Freunde musterhaft gespielt, darunter die Ouverturen aus den Opern „Nordstern, Sicilianische Vesper und Wilhelm Tell" zu Ehren der drei Nationen und die von Ponchielli componirte Jubelhymne „Il Gottardo" zu Ehren des Gotthardwerks; letztere, die Nationalhymne mit enthaltend, musste wiederholt werden. Erst nach Mitternacht war das Concert zu Ende.

Vergeblich waren wir noch nach dem Concert nach den Gardini pubblici gefahren, denn unser Ueberzieher und unser Schirm war nicht unter den auf langer Tafel nummerlos daliegenden Garderoberesten. — Nebenher erwähnen wir, dass ein Austausch der verwechselten Garderobenstücke später stattgefunden hat. Unser Ueberzieher war nach Lausanne gerathen; das darin befindliche heimathliche Zeitungsblatt diente zu unserer Auffindung und der von uns annectirte Ueberzieher war wunderbarer Weise gerade der, welcher dort gefehlt hat.

V. Die Heimreise am 25. Mai.

Zwei Extrazüge ab Mailand 9^{15} und 9^{40} V. brachten uns zurück nach dem Norden der Berge, unterwegs begrüsst vom harrenden Publikum; vortreffliches Reisewetter verschönte die

Stimmung, liess uns die Schönheiten der Gegend von Neuem voll und ganz geniessen. In Como ward wiederum die Tagesnummer des „L'Aroldo“ vertheilt; sie enthielt mit „Leb wohl“ überschriebene Abschiedsverse, etwa also schliessend:

O Fremdling, Du Bruder beim Riesenwerk, das menschlicher Scharfsinn erfand,
Leb wohl, es reichet Italien Dir jetzt hier an der Grenze die Hand!

In Bellinzona, wo uns ein Mittagsmahl erwartete, gab's festlichen Empfang, wie auf der Hinreise, mit Musik und Blumenvertheilung, den Tunnel durchfuhren wir ohne alle Belästigung, wie auf der Hinreise, in 22½ Minuten, köstlicher Trunk erquickte uns in Göschenen. Gegen Abend war die Rückfahrt auf der Gotthardbahn vollendet und zwar, wie bei den Festzügen der Hinreise, pünktlich und fahrplangemäss, ein rühmliches Zeugniss für die Umsicht und Thätigkeit der Betriebsverwaltung.

Längenprofile der Gotthardbahn (Massstab 1 : 1000000).

Situationsplan der Gotthardbahn.

Dem collegialischen Entgegenkommen verdanken wir die Beigabe des diesem Berichte beigefügten Längenprofils und des Situationsplans der Gotthardbahn und deren Nebenlinien.

Heimgekehrt denken wir mit Freude an die frohverlebten Tage des schön durchgeführten, wohlgelungenen, bedeutungsvollen internationalen Festes, das uns ferner im Leben liebe Erinnerungen darbieten wird. Dank aber sagen wir dafür Denen, die es uns gegeben, Dank insbesondere der Schweiz, der Stadt Mailand — und der Verwaltung der Gotthardbahn!

Aus Oesterreich - Ungarn.

Wien, den 26. Juni 1882. (Steuerabsurditäten. Localbahn Schwechat. Personalien und Organisation der westlichen Staatsbahnen. Weichenstell-Apparate. Bauübereilungen. Ofen-Szöny-Zugverspätungen. Galizische Transversalbahn. Tarifenquête. Wiener Stadtbahn. Getreideexport. Deggendorfer Umschlag. Feuerwehrbeförderung. Holzbedarf. Oesterreichische Staatsbahn. Börsennotiz.)

An Steuerabsurditäten fehlt es bei uns nicht; die Ueberlastung der Eisenbahnen, besonders in Cisleithanien, bildet eine sich seit Jahren zur Abhülfe drängende Beschwerde; diese werden wir leider noch oft genug wiederholen müssen. Die Steuerüberlastung der Bahnbediensteten wäre im Ganzen noch erträglich, da das Existenzminimum von 630 fl. steuerfrei ist, aber die vielen Zuschläge sind erdrückend; sogar zu Kirchen- und Pfarrbauten müssen die zufällig in den Orten, wo solche nothwendig werden, stationirten Bahnbeamten beitragen. Eine Inconsequenz, wenn nicht gar ein Unrecht bildet die Besteuerung der Quartiergelder, welche auf einer fiscalischen Auslegung des Gesetzes beruht und dessen Intention geradezu widerspricht, dass nämlich die zu einer bestimmten Auslage gewährten Bezüge steuerfrei sind. Die Finanzbehörde nimmt dagegen das Recht für sich in Anspruch, zu bestimmen, wie viel von dem für Wohnungsauslagen seitens der Bahnunternehmungen für ihre Bediensteten systemisirten und doch gewiss nur nach dem strengsten Bedürfniss mit Rücksicht auf die Localverhältnisse bemessenen Quartiergelde wirklich für die Wohnung verwendet werden sollte, indem der Rest als steuerpflichtiges Einkommen gilt. Diese Willkürlichkeit wird noch dadurch erhöht, dass die Uebereinstimmung mit der steuerfreien Activitätszulage (für Wohnung) der Staatsbeamten nicht anerkannt, sondern die Bahnbeamten viel ungünstiger behandelt werden. Zudem sind die Abstufungen der in Procenten der Gesammtbezüge aufgestellten Scala zu gross gegriffen, was zu solchen Disparitäten führt, dass Minderbesoldeten ein höheres Quartiergeld als den Besserbesoldeten freigelassen wird. Mit der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 14. September 1880 wurden die Oberbeamten der Kaiserin Elisabethbahn mit der Beschwerde gegen die Besteuerung ihrer Quartiergelder überhaupt abgewiesen; die Beschwerde hätte vielmehr gegen die dabei angewendete geradezu willkürliche Scala gerichtet sein sollen. Vielleicht würde gegenwärtig eine Vorstellung der Bahnbeamten beim Finanzministerium dahin Erfolg haben, dass diese im Jahre 1875 aufgestellte Scala einer Revision unterzogen würde. Es könnte auch auf die rationelle Bestimmung des Ungarischen Gesetzartikels XXIX de 1875 hingewiesen werden, wonach die Quartiergelder der öffentlichen und Privatbeamten von der Gewerbesteuer befreit sind.

Die Concessionsurkunde für eine normalspurige Localbahn von Schwechat (Station der Elisabethbahn) über Gross-Schwechat, Fischamend und Schwadorf **nach Mannersdorf** wurde publicirt. Der Concessionär, Baron Oskar Lazzarini, ist verpflichtet, auf Verlangen der Staatsverwaltung Abzweigungen von Schwadorf nach Grammat-Neusiedl (Staatsbahn), sowie von einem Punkte der concessionirten Bahn nach Hainburg in dem Falle auszuführen, wenn die Verzinsung und Amortisation des hierfür nothwendigen Anlagecapitals, sei es durch Frachtverträge oder sonstige Leistungen der Interessenten, sei es auf andere Weise, gesichert sein wird. Der Bau der Bahn von Schwechat nach Mannersdorf ist bis spätestens 19. November 1882 zu vollenden und dem Verkehre zu übergeben. Die Bahn ist mit 29 km projectirt. Der Concessionär ist berechtigt eine Actiengesellschaft zu bilden; die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen. Dagegen wird dem Concessionär das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zum Betrage von drei Fünfteln des Nominal-Anlagecapitals auszugeben. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit einzulösen.

Die definitive Ernennung des Herrn v. Czedik zum Präsidenten der westlichen Staatsbahnen ist vollzogen. (Wir werden die Bedeutung dieses Mannes für die Staatsbahnaction demnächst ausführlich würdigen. Anmerkung der Redaction.) Die Veröffentlichung der übrigen zahlreichen Ernennungen, insbesondere für den Directionsrath und für den Staats-Eisenbahnrath konnte deshalb noch nicht erfolgen, weil der Handelsminister aus den hunderten von Bewerbern die ihm zustehenden 6 Wahlen schwer treffen kann. Wahl bringt Qual. — Der Betriebsdirector der Elisabethbahn, Regierungsrath August O b e r m a y e r, wurde in die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen berufen und dürfte die früheren Functionen des Hofraths v. Perl, welcher in den Directionsrath der westlichen Staatsbahnen eintritt, übernehmen.

Die vom Handelsministerium getroffene Geschäftseintheilung der Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb unterscheidet sich wenig von der bei unseren grösseren Bahnen bestehenden Centralressortirung. Für den eigentlichen executiven Eisenbahndienst werden 5 Ober-Bahnbetriebsämter creirt, von denen am 1. Juli folgende in nachstehender Streckenausdehnung in Wirksamkeit treten: 1. Wien, umfassend die Strecke der Elisabethbahn bis Amstetten, Penzing-Quaibahnhof, Quaibahnhof-Nussdorf, Maxing-Hetzendorf, sowie die Linien der Niederösterreichischen Staatsbahnen in der Gesammtlänge von 317,2 km. 2. Linz, umfassend die Strecken Amstetten-Attnang, Linz-Gaisbach, Wels-Simbach, Neumarkt-Passau, Lambach-Gmunden, Schärding-Attnang, Holzleithen-Tomasroit, sowie die Linien der Braunau-Strasswalchner Bahn in der Gesammtlänge von 424,6 km. 3. Salzburg mit den Strecken Attnang-Salzburg, Salzburg-Wörgl, Bischofshofen-Selzthal, Attnang-Steinach und der Localbahn Vöcklabruck-Kammer, zusammen 476,7 km. 4. Steyr mit den Strecken Budweis-St. Valentin, St. Valentin-St. Michael, Hieflau-Eisenerz und Amstetten-Kleinreifling, zusammen 382,3 km. 5. Villach mit den übrigen Strecken der Rudolfbahn, der Staatsbahn Tarvis-Pontafel und der Strecke Zeltweg-Fohnsdorf-Antonischacht, zusammen mit 405,9 km. Nachdem die Uebernahme der Vorarlbergbahn in den Staatsbetrieb am 1. Juli d. J. entschieden ist, so wird noch ein Oberamt für dieselbe hinzukommen. Die Gesammtlänge der den Verkehrsinspectionen zugewiesenen Strecken beträgt somit 2 006,6 km und entfällt somit auf das Amt Salzburg die grösste Strecke mit 476 Kilometer, auf das Amt Wien die kleinste Strecke mit 317 km. Diese Ober-Bahnbetriebsämter besorgen auf den ihnen unterstehenden Strecken den gesammten Verkehrs- und commerziellen Dienst, den Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, den Zugförderungs- und Heizhausdienst, den Kassen-, Rechnungs- und Revisionsdienst. Eine sehr zweckmässige Anordnung ist die, dass jedem Oberbahnamte ein Rechts- zugleich Steuerconsulent aggregirt ist. Für Wien wurde bereits der unermüdlich fachwissenschaftlich thätige Dr. R o l l designirt. Ausserdem werden 38 Bahnbetriebsämter errichtet, welche sich theils in den Uebergangs- oder anderen grossen Stationen, sowie je eines an dem Sitze der Ober-Bahnbetriebsämter (mit Ausnahme von Steyr) befinden werden.

Central-Weichenstell-Apparate wurden von der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen anlässlich des in jüngster Zeit nächst Heidelberg in Folge unrichtiger Weichenstellung stattgefundenen Bahnunfalls einer Reihe von Bahnverwaltungen, auf deren Linien ein dichterer Verkehr insbesondere auch von Schnellzügen stattfindet, dringend dahin empfohlen, die Anbringung von solchen Einrichtungen, welche die Sicherheit für die Durchfahrt bezw. Ein- und Ausfahrt aller, in erster Reihe aber der schnellfahrenden, personenführenden Züge auf Stationen wesentlich zu erhöhen geeignet erscheinen, weiter zu verfolgen bezw. in ernstliche Erwägung zu ziehen und darüber bald Bericht zu erstatten.

Anlässlich jüngst vorgekommener Bahnbau-Uebereilungen wurden die Bezirkshauptmannschaften angewiesen, jeden wie immer gearteten Bahnbau allsogleich einzustellen, wenn sich die bauführende Eisenbahnunternehmung nicht mit dem Bauconsense im Sinne der bestehenden Vorschriften oder mit einer speciellen Bewilligung des Handelsministeriums auszuweisen vermag.

Der Ausbau der Ofen-Neu-Szönyer Eisenbahn wird im Herbst des laufenden Jahres unbedingt in Angriff genommen werden. Der Ministerialrath und Oberdirector der Ungarischen Staatsbahnen, v. Tolnay, hat die ganze Linie, wo jetzt die Tracirung im Zuge ist, begangen und deren Leitung eingehend geprüft. Auf Grund der mit dem Geniedirector der Komorner Festung stattgehabten Conferenz wurden mit dem von Seite der gemeinsamen Armee entsendeten Vertreter die durch die Befestigungen zu leitenden Theile der Eisenbahn festgestellt und zugleich der Ausgangspunkt in Neu-Szöny fixirt.

Rücksichtlich der Verspätungen jener nicht localen Züge, welche im Jahre 1881 auf den Oesterreichischen Eisenbahnen die Personenbeförderung vermitteln, werden nachstehende Daten veröffentlicht: „Die Zahl der in dem genannten Jahre in Verkehr gesetzten Züge mit Personenbeförderung (exclusive der Localzüge) war 384 529; darunter befanden sich 21 981 Schnell- und Courierzüge, 176 239 Personenzüge und 186 309 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten bei Ankunft in den Endstationen keine oder nur eine geringe Verspätung 378 694, und zwar 20 612 Schnell- und Courierzüge, 173 525 Personenzüge und 184 557 gemischte Züge. Als geringe Verspätungen wurden bei Schnell- und Courierzügen jene bis inclusive 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis inclusive 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis inclusive 30 Minuten betrachtet. Demnach war die Zahl der mit grösseren Verspätungen in den Endstationen

angelangten Züge im Ganzen 5 835, und zwar 1 369 Schnell- und Courierzüge, 2 714 Personenzüge und 1 752 gemischte Züge. Die Zahl der Züge, durch deren Verspätungen Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 483."

Die Verbindung der Galizischen Transversalbahn mit der Kaschau-Oderberger Bahn soll bekanntlich nicht auf Ungarischem Gebiete in Czacza, sondern ungeachtet eines höheren Kostenaufwandes von 1½ Millionen Gulden in Mosty erfolgen. Die Regierung lässt jetzt diese Trace studiren, um dem Hause seinerzeit das Project detaillirt vorlegen zu können. Der erhöhte Kostenaufwand der Führung der Trace über Mosty ist in der Gestaltung des Terrains begründet, welches hier dem Baue bedeutende Schwierigkeiten entgegenstellt. Ausserdem hat jüngst eine Deputation beim Handelsminister dafür petitionirt, dass der Anschluss der Transversalbahn nicht in Mosty, sondern in Jablunkau bewerkstelligt werde. Die Kosten würden aber dadurch verdreifacht und die Linie würde das eisenbahntechnische Unicum zeigen, dass die Trace um einige hundert Meter zum Orte Jablunkau hinabsteigt, um unmittelbar darauf sich 1 500 m über den Jablunkapass zu erheben.

Die Arbeiten des Bureaus der Tarifenquete nehmen einen recht erfreulichen Fortgang. Das Präsidium hat noch einen neunten Punkt in sein Programm aufgenommen, nämlich die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen; es ist diese Frage in den Rahmen der Tarifenquete geschäftsordnungsmässig begründet, da die Berichte der Handelskammern und Corporationen, welche die Basis der Verhandlungen der Tarifenquete bilden, diesbezüglich prägnante Wünsche und Anschauungen zum Ausdruck gebracht haben. Das Präsidium hat ferner die Frage des Verhältnisses der Schleppbahnen zu den Hauptbahnen den Mitgliedern der Tarifenquete zur Erwägung überwiesen und endlich ein Arbeitsprogramm für die Referenten des Centralcomités festgestellt.

In der Eisenbahncommission des Wiener Gemeinderathes wurde über das Ergebniss der Conferenz referirt, welche der Bürgermeister mit dem Handelsminister hatte. Die Verleihung der Stadtbahnconcession an Fogerty sei als bevorstehend zu betrachten, da Freiherr v. Pino sich ausweichend geäussert hatte. In Folge dessen wurde der Antrag gestellt, es sei eine Vorstellung an den Handelsminister zu richten mit dem Ersuchen, mit der Concessionirung des einen oder des anderen der vorliegenden Projecte inne zu halten, da der Gemeinderath eine Preisconcurrenz für ein Project einer Stadtbahn in Verbindung mit der Wienflussregulirung auszuschreiben bereit sei, um ein Elaborat zu gewinnen, welches einerseits den früheren Beschlüssen entspricht, andererseits es der Regierung ermöglicht, bei den weiteren Concessionsverhandlungen darauf Bedacht zu nehmen. Die angebliche Voreingenommenheit des Handelsministers für das Project Fogerty ist aber unbegründet, da er dieser Tage einem Consortium von 5 Engländern die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Wiener Stadteisenbahn sammt Ausästungen nach mehreren Vororten mit Maschinen-, eventuell Pferdebetrieb auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt hat.

Die Reexpedition von Getreide zu den directen Sätzen im Verkehr nach Mittel- und Norddeutschland ist von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen über Antrag der Oesterreichischen Staatsbahn acceptirt, von den Deutschen Bahnen leider jedoch abgelehnt worden. Die Ablehnung wurde mit dem Hinweise darauf motivirt, dass seinerzeit eine derartige Deutscherseits für die Breslauer Lagerhäuser gewünschte Massregel von dem am Galizisch-Deutschen und Rumänisch-Deutschen Getreideverkehr betheiligten Oesterreichischen Bahnverwaltungen abgelehnt worden sei. Wenn nun die Deutschen Bahnen bezüglich der Reexpedition in Wien auf ihrem Widerspruche beharren, dürfte dann seitens der Oesterreichischen Bahnen dieses Zugeständniss wahrscheinlich für den Laube-Tetschener Umschlagverkehr gemacht werden, welcher Weg bei der heutigen Höhe der directen Eisenbahn-Frachtsätze für den Oesterreichisch-Ungarischen Exportverkehr ohnedies eine weit grössere Bedeutung besitzt, als der Deutsche Verbandsverkehr. Bemerkenswerth ist, dass seinerzeit die Reexpedition in den Budapester Lagerhäusern nach allen Deutschen sowie nach den Belgischen und Holländischen Verkehrsgebieten bezüglich jener Ungarischen Relationen, welche via Budapest bedient werden können, anstandslos zugestanden worden ist.

In Deggendorf in Bayern wurde seitens der Bayerischen Staatsbahnen im Vereine mit der Pilsen-Priesener Bahn, welche den Verkehr über Eisenstein mit dem Böhmischen Braunkohlenbecken des Pilsener etc. Revieres vermittelt, vor einiger Zeit ein mit allen technischen Vorrichtungen versehener Umschlagsplatz an der Donau etablirt und beabsichtigt die genannte Oesterreichische Bahngesellschaft, von hier aus mittelst selbstgebauter Dampfschiffe eine regelmässige Verfrachtung der in ihrem Gebiete geförderten Braunkohle nach Wien einzurichten; als Rückfracht für die Bergfahrt will man sich die Beförderung Ungarischen Getreides und ähnlicher Massenartikel sichern. Das westliche Böhmen und das nördliche Bayern sind starke Abnehmer für Ungarisches Getreide, daher es an Frachten für die Bergfahrt nicht fehlen wird.

Rücksichtlich der Beförderung von Feuerwehren haben in der letzten Directorenconferenz die Eisenbahnverwaltungen über Anregung des Handelsministeriums beschlossen, den von Gemeinden zur Hilfeleistung bei Feuersbrünsten oder anderen Unfällen gerufenen Feuerwehren die folgenden Tarifsätze zu gewähren und zwar: a) bei gewöhnlichen Zügen für die Mannschaft 1 kr. pro Person und Kilometer: — für die Rettungsrequisiten 8 kr. pro Waggon und Kilometer; b) bei Separatzügen, wenn die bestellten Züge aus höchstens 4 Wagen und der Maschine bestehen, 1 fl. Oe. W. pro Zugkilometer.

Der Jahresbedarf der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen beträgt pro Kilometer 60 Festmeter an Schwellen-, Brenn- und Werkholz. Ein grosser Theil dieses Holzquantums, welches 1 104·840 Festmeter beträgt, wird von den Schwellen absorbirt. Jährlich wird ungefähr ein Siebentel der letzteren gegen neue ausgewechselt. Es gehören also schon einige Quadratmeilen gewöhnlichen Hochwaldes dazu, um für die Oesterreichischen Eisenbahnen jahraus jahrein die auszuwechselnden Schwellen zu liefern. Im Allgemeinen hat Oesterreich noch einen grossen Reichthum an Brennholz sowohl, wie an werthvollen Bau-, Zeug- und Nutzhölzern jeder Art. Ein Holzmangel ist daher noch lange nicht zu fürchten, ja fortwährend führen wir ansehnliche Mengen Brenn- und Nutzholz nach dem Auslande. Thatsache aber ist, dass der Waldboden auffallend abnimmt und dass besonders in der Nähe der volkreichen Orte die Waldungen stark gelichtet werden, eine Erscheinung, die ernstlich dazu auffordert, für die Wiederverjüngung der ausgehauenen Bestände eifrigst Sorge zu tragen. Beachtung verdienen die im Vortrage des Professors Engelhard (Oesterr. Eisenb.-Ztg. 1881 S. 117 u. ff.) enthaltenen Vorschläge.

Die Oesterreichische Staatsbahn hat die neuen Statuten auf Grund des mit der Ungarischen Regierung geschlossenen Vertrages (S. 627) dem Oesterreichischen Ministerium des Innern zur Genehmigung vorgelegt. Die Antwort auf das Schreiben, welches der Oesterreichische Handelsminister an die Staatsbahn richtete, wird von ihrem ausgezeichneten Rechtsconsulenten Regierungsrath Dr. Schuster ausgearbeitet; darüber wird der Verwaltungsrath im Laufe dieser Woche Beschluss fassen. Ausser dieser Antwort sind es auch Arbeiten der neuen Organisation, die nach den umgeänderten Statuten sich schwierig erweisen, welche die Thätigkeit der Verwaltung besonders in Anspruch nehmen. Endlich sind es auch die Modalitäten der in der Generalversammlung vom 19. Mai beschlossenen Emission von 15 Millionen Gulden, welche dem Verwaltungsrath zur endgiltigen Entscheidung vorliegen. Die neue Organisation betreffend, welche eine selbstständige Direction in Wien und eine in Budapest erfordert und ausserdem eine Centralleitung über beide Directionen in Aussicht nimmt, verursacht ebenfalls Schwierigkeiten. Es liegt nahe, dass die bewährten Kräfte der Staatsbahn leitende Stellungen beibehalten werden; doch sind dieselben sowie deren Träger noch nicht definitiv bestimmt.

Trotz einiger Coursabschwächungen in Folge der sich schon fühlbar machenden todten Saison setzen die Böhmischen Bahnen ihren Siegeslauf fort. Kaum 8 Jahre sind es her, dass die Dux-Bodenbacher Bahn in Folge einer irrationellen Finanzwirthschaft dem Concurse nahegebracht wurde. Und welche Distanz ist seither bis zur Fusion der Böhmischen Nordbahn mit der Turnau-Kraluper Bahn zurückgelegt worden. Nirgends, auf keinem Gebiete hat die Oesterreichische Finanzwelt eine grössere Kurzsichtigkeit an den Tag gelegt, als gerade in Bezug auf den Werth der Böhmischen Bahnen. Man weiss, mit welchen Mitteln der Dux-Bodenbacher Bahn geholfen wurde, nachdem sich in Wien kein einziges seriöses Institut gefunden hat, die Sanirung zu bewerkstelligen, bei welcher in einer beispiellos sterilen Epoche Millionen zu holen waren. Der diesjährige Juli-Coupon, welcher über 127 000 000 fl. flüssig macht, wird gewiss die Anlage in Bahneffecten suchen, deren Avance daher voraussichtlich ist.

Ein Eisenbahnamt der Vereinigten Staaten.

In der Union besitzen gegenwärtig 14 Staaten Eisenbahnämter oder -Commissionen, welche Controle über die Eisenbahnen des Landes ausüben und den Regierungen jährlich einen Bericht darüber erstatten, der auch gedruckt zu werden pflegt. Schon seit längerer Zeit ist indessen warm vertheidigt worden, auch ein Bundesstaatliches Eisenbahnamt zu schaffen. Dieses Bestreben geht nunmehr der Erfüllung entgegen. Der Handelsausschuss des Hauses der Repräsentanten hat einen bezüglichen Gesetzentwurf festgestellt, der bei nächster Gelegenheit ins Haus eingebracht werden soll. Demnach soll in Washington ein Amt niedergesetzt werden, welches ermächtigt sein würde, auf die Eisenbahnen bezügliche Klagen entgegen zu nehmen, Zeugen zu verhören, Streitigkeiten zu schlichten und Untersuchungen über alle Verhältnisse anzustellen, in denen zwischen den Eisenbahnen oder einer Eisenbahn und dem Publicum Differenzen entstehen.

Das Amt hätte dem Staatssecretär des Innern periodisch zu berichten und Vorschläge über die weitere Entwickelung der die Eisenbahnen betreffenden Gesetze zu machen. Der Gesetzentwurf wird allgemein als ein erster Schritt betrachtet, die Eisenbahnverhältnisse der Union einer Regelung nach einheitlichen Gesichtspunkten zu unterziehen. A. v. St.

Literatur.

Eisenbahn-Verkehrs-Anzeiger für Rheinland und Westfalen. Verlag und Druck von J. B. Heimann & Zimmermann zu Köln. Die Königlichen Eisenbahn-Directionen zu Köln und zu Elberfeld haben in Berücksichtigung der hohen Entwickelung des Verkehrs und der Industrie in dem Bereiche der von ihnen verwalteten Eisenbahnen beschlossen, dem betheiligten Publikum fortlaufend und in thunlichst bequemer Weise alle Vorgänge auf dem Tarif- und Verkehrsgebiete ihrer Verwaltung durch einen von ihnen herausgegebenen „Eisenbahn-Verkehrs-Anzeiger für Rheinland und Westfalen" zur Kenntniss zu bringen. Das Blatt soll nicht allein die von den Rheinischen Bahnverwaltungen in den für die vorschriftsmässigen Publicationen bestimmten Blättern, insbesondere im „Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger" erlassenen Bekanntmachungen periodisch gesammelt wiedergeben, sondern auch alle für die Benutzung der Eisenbahnwege wichtigen Erlasse der Behörden, insbesondere des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, sowie die Anordnungen und Vorschriften der Eisenbahn-Directionen enthalten. Der aufzunehmende Stoff soll jedoch in der Richtung beschränkt werden, „dass der Tarif-Anzeiger lediglich für die Bedürfnisse des an dem Verkehre mit den Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen interessirten Publikums bestimmt ist, während der Personen- und Güterverkehr gleichmässige Berücksichtigung erfahren". Im Speciellen wird der Inhalt des „Eisenbahn-Verkehrs-Anzeigers" umfassen: Bekanntmachungen über Einführung, Abänderung und Aufhebung von Tarifen, tarifarischen und reglementarischen Bestimmungen, Verordnungen über Ein- und Ausfuhr von Gütern, Nachrichten über Erweiterung des Eisenbahnnetzes, Eröffnung neuer Stationen, Verkehrsunterbrechungen, Verkehrssperren, anderweitige Abgrenzung der Verwaltungsbezirke u. s. w. Das Blatt soll nach Bedarf, in der Regel jeden Mittwoch erscheinen und zwar vom Monat Juli an.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Kohlenverkehr nach Nordbayern. Am 1. Juli cr. tritt zum Saarkohlen-Ausnahmetarif No. 10 nach Nordbayern der I. Nachtrag in Kraft, enthaltend Sätze für die Stationen der Strecke Lohr-Wertheim. Köln, den 23. Juni 1882. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1255)

Rheinisch-Niederländischer Obstverkehr. Die im Ausnahmetarife vom 15. Mai cr. für den Transport von frischem Obst bewilligte Frachtbegünstigung bei der Beförderung neuer leerer Obstkörbe auf Deutschen Bahnstrecken wird auch auf den Bereich der Niederländischen Bahnstrecken ausgedehnt. Köln, den 24. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1256)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Durch Nachtrag XII zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wird vom 1. Juli d. J. ab ein directer Frachtsatz für Rindviehtransporte zwischen Görlitz und Heidelberg eingeführt. Näheres ist auf den Verbandstationen zu erfahren, woselbst auch Nachträge für 0,05 ℳ käuflich zu haben sind. Erfurt, den 17. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1257)

Preussisch-Thüringischer Verband. Zum Vieh- etc. Tarif tritt am 1. Juli cr. Nachtrag VI in Kraft, enthaltend Ergänzungen bezw. Berichtigungen des Vorworts und der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie directe Tarifsätze für Grossvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen etc.) in Wagenladungen zwischen Meiningen und Hildburghausen einerseits und Posen (O. Schl. und M. P. B.) sowie Inowrazlaw andererseits. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen auch Nachträge à 0,05 ℳ pro Stück käuflich zu haben sind. Erfurt, den 23. Juni 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1258)

Am 1. Juli d. Js. treten die Nachträge V zum Hefte I und VII zu den Heften II und III des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs vom 1. Januar bezw. 15. October 1880 in Kraft.

Dieselben enthalten neben einer Ergänzung der Güterclassification Frachtsätze für die Stationen Niederbreisig und Salzig des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und die Stationen Düsseldorf (Käsbof) und Mehrhoog des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie für einige neu eröffnete Belgische Stationen, ferner ermässigte Frachtsätze für den Verkehr der an der Linie Dorsten-Quakenbrück gelegenen Stationen, die Aufnahme neuer Stationen der Belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für Borke (Gerberlohe) in Wagenladungen von 5 000 kg und Berichtigungen des Haupttarifs bezw. der Nachträge.

Exemplare können in den Drucksachen-Magazinen der Königlichen Eisenbahndirectionen (rechts- und linksrheinisch) zu Köln käuflich abgegeben werden. Köln, den 26. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1259)

Am 1. Juli cr. kommt der Nachtrag IV zu Heft No. 3 des Tarifes für den Sächsisch-Südwestdeutschen Verband zur Einführung, welcher Frachtsätze für die Station Gottmadingen der Badischen Staatsbahn enthält. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 25. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1260)

Am 1. Juli ds. Js. treten im Norddeutsch-Sächsischen Verbande für den Güterverkehr a) zwischen Dresden (Alt- und Neustadt), Elsterwerda (Berlin-Anhalt. Bahn), Grossenhain (Sächsische Staatsbahn und Cottbus-Grossenhainer Bahn), Zittau (Berlin-Görlitzer Bahn) und Hirschfelde einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahn bezw. Bremerhafen, Burglesum, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) andererseits; b) zwischen Kirchweyhe und Dresden (Alt- und Neustadt) resp. Grossenhain (Sächsische Staatsbahn und Cottbus-Grossenhainer Bahn); c) zwischen Franzensbad (Sächsische Staatsbahn) und Nordenhamm veränderte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Insoweit diese Frachtsätze Erhöhungen gegen die bisherigen Taxen in sich schliessen, erlangen dieselben erst am 15. August d. J. Gültigkeit. Dresden, am 27. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes. (1261)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Vom 15. August d. J. ab treten an Stelle der im rubricirten Gütertarif vom 1. Februar cr. enthaltenen Tarifsätze zwischen Liebau trans. und den westlichen Verbandsstationen anderweite, in Eilgut, Stückgut und Classe A 1 um 0,04 ℳ, in den übrigen Classen um 0,02 ℳ erhöhte Tarifsätze in Kraft, in welchen die im Nachtrag I zum diesseitigen Local-Gütertarif sub III B aufgeführten Nebengebühren „für Arbeitsleistungen bei der Zollrevision" mit enthalten sind. Letztere kommen daher vom genannten Tage ab nicht mehr besonders zur Erhebung, dagegen werden die ebendaselbst sub A, C, D und E bezeichneten Nebengebühren eintretenden Falls nach wie vor erhoben. Berlin, den 25. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1262)

Vom 15. August d. J. ab kommen an Stelle der im diesseitigen Localgütertarif vom 1. August 1881 enthaltenen Tarifsätze zwischen Liebau transito und den übrigen Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks anderweite, um 0,04 ℳ für Eilgut, Stückgut und Classe A 1, sowie 0,02 ℳ in den übrigen Tarifclassen erhöhte Tarifsätze zur Einführung, in welchen die im Nachtrag I zum diesseitigen Localgütertarif unter III. B. aufgeführten Nebengebühren „für Arbeitsleistungen bei der Zollrevision" mitenthalten sind. Letztere kommen demnach vom gedachten Tage ab nicht mehr besonders zur Erhebung, dagegen werden die ebenfalls unter A., C., D. und E. bezeichneten Nebengebühren eintretenden Falls nach wie vor erhoben. Berlin, den 26. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1263)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verbande vom 15. März 1882 ist ein vom 1. Juli cr. ab gültiger Nachtrag I erschienen, durch welchen die Dänische Staatsbahn-Station Thisted in den Verband aufgenommen wird.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrages können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 27. Juni 1882. Die Direction. (1264)

Vom 1. Juli d. J. ab kommen die in dem Staatsbahntarife zwischen den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau vom 1. October 1881 enthaltenen See-Eporttarife für Blei, Zink, sowie bleiische und zinkische Producte (via Stettin und Swinemünde bis auf Weiteres nicht nur bei rechtzeitiger Verschiffung der Transporte nach ausserdeutschen, sondern auch nach anderen Deutschen Häfen zur Anwendung. Breslau, den 28. Juni 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1265)

Oberschlesische Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 27. September 1880 bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass es fortan gestattet ist, die Entnahme der Waaren aus dem gemischten Transitlager auf unserem Bahnhofe Breslau durch Arbeiter der Parteien ausführen zu lassen. Letzteren Falles

kommen die unter A, 3 a u. b des Tarifes enthaltenen Gebühren nicht zur Erhebung.

Für die Bearbeitung des eingelagerten Getreides durch Bahnarbeiter werden die nachfolgenden Gebühren erhoben:

a) für Mischen 0,03 M,
b) für Reutern 0,07 „
c) für Fegen 0,04 „

pro 100 kg.

Die gegenwärtig in dem Tarife für Mischen incl. Reutern bezw. Putzen enthaltene Gebühr von 0,12 M. pro 100 kg bleibt auch fernerhin bestehen. Breslau, den 26. Juni 1882. Königliche Direction. (1266)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Die im Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbande bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Holz des Specialtarifs II im Verkehr zwischen den Stationen Bralin, Louisenhof, Poln. Wartenberg und Stradam der Breslau-Warschauer Eisenbahn einer- und Station Leipzig der Halle-Sorau-Gubener, sowie Station Grossenhain der Berlin-Dresdener und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits gelten vom 1. Juli cr. ab auch für die Stationen Leipzig und Grossenhain der Sächsischen Staatseisenbahn im rubricirten Verbande. Berlin, den 26. Juni 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1267)

Am 1. Juli cr. tritt der VI. Nachtrag zum I. Theil des Tarifs für die directe Beförderung von Gütern im Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr via Bleyberg vom 1. Januar 1880 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält u. A. Tarifsätze für eine Anzahl neuer Stationen der Belgischen Staatsbahnen, sowie die Aufnahme neuer Belgischen Stationen in den im III. Nachtrag zu vorbezeichnetem Tarif befindlichen Ausnahmetarif für die Beförderung von Gerberlohe in Wagenladungen von 5 000 kg. Elberfeld, den 29. Juni 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1268)

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Juli cr. tritt ein neuer Special-Ausfuhr-Tarif zum Weichsel-Eisenbahn-Verband-Tarif vom $\frac{\text{1. December}}{\text{19. November}}$ 1880 in Kraft, welcher directe Getreide-Frachtsätze zwischen diversen Stationen der Bender-Galatzer Bahn einerseits und Danzig andererseits enthält. Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 0,10 M. käuflich zu haben. Danzig, den 28. Juni 1882. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verbandsverwaltungen. (1269)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreide-Verkehr. Die in dem Tarifheft II des Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreidetarifs vom 1. October 1877 bezw. in dem zweiten Nachtrag vom 1. Juli 1878 enthaltenen Tarifsätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaamen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Stettin transito seewärts, bleiben unter Beobachtung der dazu gehörigen Controle-Vorschriften bezüglich des Verkehrs von den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Galizischen Carl-Ludwig-, Erzherzog Albrecht- und Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Oesterreichischen und Rumänischen Linien) noch bis zum 20. Juli d. J., mit welchem Tage ein neuer See-Export-Tarif für diese Stationen erscheinen wird, und bezüglich des Verkehrs von den Stationen der Königlich Rumänischen Eisenbahnen noch bis zum 1. September d. J. in Kraft.

Auch gelten bis zu dem letzteren Termin noch die gegenwärtigen Tarifsätze für den See-Export von Mahlproducten und Malz in sämmtlichen oben aufgeführten Verkehrsrelationen. Breslau, den 29. Juni 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen. (1270)

Am 1. Juli cr. treten zum Gütertarife vom 1. April 1881 für den **Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Verkehr** die nachstehend aufgeführten Nachträge in Kraft:

1. Nachtrag III zu Heft I, Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Dürscheven, Groesbeck, Nymegen, Stolberg-Hammer und Stolberg-Mühle, sowie Berichtigungen und Ergänzungen der Stationstariftabelle für Station Ludwigshafen. Preis 10 ₰.

2. Nachtrag III zu Heft II, Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) enthaltend theilweise veränderte bezw. neue Stationstarifsätze für Station Ludwigshafen, anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Eisenbahnschienen etc. im Verkehr mit Station Ludwigshafen, Ausnahmetarifsatz für Schwefelkiestransporte ab Lintorf nach Ludwigshafen, anderweite erhöhte Entfernungen und Tarifsätze für Station Osterfeld K. M. und Berichtigungen. Preis 10 ₰.

3. Nachtrag III zu Heft III, Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Elberfeld, enthaltend theilweise veränderte Stationstarifsätze für Station Ludwigshafen, anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Eisenbahnschienen etc. im Verkehr mit Station Ludwigshafen. Ausnahmetarifsätze für Schwefelkiestransporte ab Grevenbrück und Schwelm nach Ludwigshafen und Berichtigungen. Preis 10 ₰.

Soweit durch die vorstehend bezeichneten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August c. in Gültigkeit. Köln, den 26. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1271)

Am 1. Juli 1882 tritt — unter Aufhebung des bezüglichen Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1882 — ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlen-Asche, Kokes, Kokesasche und Briquets, sowie Braunkohlen, Braunkohlen-Kokes und Braunkohlen-Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrhein.), Köln (rechtsrhein.) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Hessischen Ludwigseisenbahn — Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr — in Kraft, dessen Frachtsätze theilweise billiger sind als die bisherigen.

Der neue Tarif enthält namentlich auch Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Eberbach, Forsthaus, Gaimühle, Hainstadt, Hetzbach-Beerfelden, Kailbach, Klein-Auheim, Schöllenbach und Seligenstadt der Hessischen Ludwigsbahn. Preis des Tarifs 0,65 M. Köln, den 28. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1272)

Am 1. Juli d. Js. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg andererseits in Kraft.

Die Beförderung erfolgt unter den in den bezüglichen Localtarifen der genannten Directionsbezirke übereinstimmend enthaltenen Bestimmungen und zu den daselbst angegebenen Transportpreisen unter Zugrundelegung des in dem Gütertarif für den Verkehr zwischen den genannten Directionsbezirken vom 1. Mai 1882 enthaltenen Kilometerzeigers.

Der neue Tarif weist in vielen Fällen Ermässigungen, in einzelnen Fällen aber auch Erhöhungen der bisherigen Transportpreise auf. Soweit Erhöhungen eintreten, kommt der neue Tarif erst vom 15. August cr. ab zur Anwendung.

Sämmtliche bisher bestehenden Tarife und Transportbestimmungen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Eingangs gedachten Stationen treten mit Einführung des neuen Tarifs ausser Geltung.

Exemplare des letzteren sind bei den betheiligten Güterexpeditionen und in den Geschäftslocalen der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinisch) und zu Magdeburg zu 10 ₰ pro Stück käuflich zu haben. Köln, den 27. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1273)

Zum Ausnahmetarif vom 1. Februar 1881 für die **Beförderung von Steinkohlen und Cokes im Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehr** tritt am 1. Juli cr. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Berichtigung des Vor-

PRIVAT-ANZEIGEN.

wortes und des Verzeichnisses der Zechen und Cokereien, sowie der Anschlussfrachten, neue bezw. theilweise ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und theilweise ermässigte Frachtsätze für Zeche Hannover I. Preis 20 ₰. Köln, den 27. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1274)

Am 1. Juli cr. tritt im Staatsbahn-Güterverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Magdeburg** der Nachtrag 1 zum Tarif vom 1. Mai cr. in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen und Abänderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Gr. Rudestedt, Sömmerda, Stotternheim und für die Haltestellen Brakel b. Dortmund, Bruch und Courl, anderweite, erhöhte Entfernungen zwischen der Station Leipzig und den Stationen der Strecken Wetzlar-Troisdorf, Siegen-Betzdorf und Troisdorf-Horchheim, sowie reducirte Entfernungen für die Stationen Berlin (Potsdamer und Dresdener Bahnhof), anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Schwefelkies von Lintorf und Schwelm nach Berlin (Potsdamer Bahnhof), ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Eisenerz etc. zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Berlin (Potsdamer Bahnhof) sowie erhöhte Frachtsätze desselben Ausnahmetarifs zwischen Leipzig und Stationen der Strecken Wetzlar-Troisdorf, Siegen-Betzdorf und Troisdorf-Horchheim, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Eisen etc. des Specialtarifs II im Verkehr mit den Stationen der Strecke Genthin-Berlin (Potsdamer Bahnhof), Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für Herne H und Berichtigungen des Haupttarifs. Soweit die Frachtsätze des Nachtrages Erhöhungen der zur Zeit bestehenden Frachten herbeiführen, kommen dieselben erst vom 15. Juli ab zur Anwendung.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie in den Geschäftslocalen der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln und zu Magdeburg zum Preise von 10 ₰ zu beziehen. Köln, 27. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1275)

Zum Tarif vom 1. September 1881 für den **Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Baseler Güterverkehr** tritt am 1. Juli cr. ein Nachtrag IV in Kraft, enthaltend: anderweites Verzeichniss der dem Ausnahmetarife 1 für metallurgische Erzeugnisse angehörenden Artikel, erhöhte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Basel loco der Badischen Staatseisenbahnen und den Stationen der Strecke Satzvey-Trier und Hatzenport-Trier des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), ermässigte Frachtsätze für Station Hemelingen, erhöhte Frachtsätze für Station Camen und neue Frachtsätze für verschiedene Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Ausnahme-Tarifsätze für Schwefelkies ab Lintorf Grevenbrück und Schwelm und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2, für Holz, für die Stationen Groesbeck und Nymegen. Preis 10 ₰.

Soweit durch den vorliegenden Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Taxen noch bis zum 15. August cr. in Gültigkeit. Köln, 28. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1276)

2. Ausloosungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Prioritätsanlehen der Königl. Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen. In den am 17. Juni cr. zu Ludwigshafen a/Rh. stattgehabten Verloosungen der Prioritätsanlehen der Pfälzischen Eisenbahnen sind nachstehende Partialobligationen pro 1. October ds. Js. gezogen worden.

Ludwigsbahn.

1. Von dem auf 4 **pCt. convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 2 000 000 vom Jahre 1848. (29. Ziehung.)

Lit. A. No. 38 117 241 255 267 332 349 373 405 409 414 445 462 517
„ D. No. 75 122 169 193 201 206 351 399 438 } 23 Stück à fl. 1 000.
„ B. No. 121 125 126 129 219 227 353 389 400 459 473 480 500 626 793
„ E. No. 17 40 151 155 239 245 292 331 430 } 24 Stück à fl. 500.
„ C. No. 46 117 172 257 308 320 339 390 414 451
„ F. No. 25 47 79 125 133 190 206 320 399 479 } 20 Stück à fl. 100.

2. Von dem auf 4 **pCt. convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 500 000 vom Jahre 1852. (29. Ziehung.)

Lit. G. No. 5 111 125 156 295 . . . . . 5 Stück à fl. 1 000.
„ H. No. 10 14 23 45 69 127 287 . . . . . 7 Stück à fl. 500.
„ J. No. 44 98 165 240 244 262 270 . . . . . 7 Stück à fl. 100.

3. Von dem auf 4 **pCt. convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1856. (24. Ziehung.)

Lit. K. No. 1 178 234 267 335 353 367 . . . . . 7 Stück à fl. 1 000.
„ L. No. 21 75 115 160 179 306 320 . . . . . 7 Stück à fl. 500.
„ M. No. 29 31 88 139 160 207 261 271 301 314 427 457 523 555 581 625 633 677 696 712 715 762 881 933 974 . . . . . 25 Stück à fl. 100.

4. Vom 4 **pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 900 000 vom Jahre 1861. (14. Ziehung.)

Lit. A. No. 132 254 263 306 335 . . . . . 5 Stück à fl. 1 000.
„ B. No. 46 122 126 243 285 414 . . . . . 6 Stück à fl. 500.
„ C. No. 47 146 252 304 338 494 503 624 669 882 . . . . . 10 Stück à fl. 100.

5. Vom 4 **pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 3 420 000 vom Jahre 1862. (14. Ziehung.)

Lit. D. No. 118 153 326 330 384 588 607 764 770 898 1011 1265 1568 1729 1741 1782 . . . . . 16 Stück à fl. 1 000.
„ E. No. 4 88 120 171 358 448 608 641 666 696 748 896 1125 1210 1215 1939 1967 2103 2204 . . . . . 19 Stück à fl. 500.
„ F. No. 70 105 118 162 275 465 533 594 760 839 846 885 888 1130 1336 1551 1801 2087 2166 . . . . . 19 Stück à fl. 100.

6. Vom 4 **pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1865. (14. Ziehung.)

Lit. G. No. 28 91 199 297 . . . . . 4 Stück à fl. 1 000.
„ H. No. 5 55 235 339 . . . . . 4 Stück à fl. 500.
„ J. No. 74 627 639 882 894 . . . . . 5 Stück à fl. 100.

7. Vom 4 **pCt. Prioritätsanlehen** von ℳ 2 715 000 vom Jahre 1879. (2. Ziehung.)

Lit. A. No. 559 575 579 871 938 . . . . . 5 Stück à ℳ 2 000.
„ B. No. 319 340 345 . . . . . 3 Stück à ℳ 1 000.
„ C. No. 138 379 402 . . . . . 3 Stück à ℳ 500.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Js. an
in Frankfurt a/M. bei M. A. von Rothschild & Söhne,
„ „ „ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,
„ Berlin bei S. Bleichröder,
„ „ „ der Direction der Discontogesellschaft,
„ Neustadt bei L. Dacqué,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der Königl. Hauptbank und bei sämmtlichen Königl. Filialbanken,
„ Ludwigshafen bei der Directions-Hauptcasse
erfolgt, dass die Verzinsung derselben vom 1. October ds. Js. ab aufhört, und dass die per 1. April 1883 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Die sämmtlichen 4½ pCt. Prioritätsanlehen der Pfälzischen Ludwigs-, Max- und Nordbahnen sind zur Rückzahlung per 1. October 1881 gekündigt.

Aus früheren Verloosungen sind noch rückständig:

Ludwigsbahn.

1. Von den ausgeloosten 4 pCt. convertirten Priorioritätsobligationen von den Jahren 1848, 1852 und 1856.

Lit. C. No. 488. Rückzahlungstermin 1. October 1876.
„ E. No. 82. Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ B. No. 133. F. No. 226 393. Rückzahlungstermin 1. October 1880.
„ B. No. 583, C. 384, D. 23, F. 279 321 474, H. 100, J. 159, K. 195
„ L. No. 194 258, M. 35 468 522 574 682 782 874 911 } Rückzahlungstermin 1. October 1881.

2. Von den ausgeloosten 4 **pCt. Prioritätsobligationen** von den Jahren 1861, 1862 und 1865.

Lit. C. No. 322. Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ A. No. 416, C. 411, F. 11 2122. Rückzahlungstermin 1. October 1880.
„ B. No. 456, C. 40, D. 628 921 1902, E. 24 1319 1660
„ F. No. 320 335 497 1441 1655 } Rückzahlungstermin 1. October 1881.

3. Von den ausgeloosten 4 **pCt. Prioritätsobligationen** vom Jahre 1879.

Lit. A. No. 741, B. 337. Rückzahlungstermin 1. October 1881.

Ludwigshafen a/Rh., 19. Juni 1882. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (250)

Im Verkehre zwischen Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden, sowie Hanau, Homburg, Oberursel, Offenbach und Sachsenhausen einerseits und Holländischen Stationen andererseits wird vom 1. Juli bis ultimo December cr. frisches Obst bei Auflieferung in Wagenladungen zu den Sätzen der Specialtarife A 2 resp. I befördert. Frankfurt a/M., den 27. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1277)

Saarkohlenverkehr nach der Main-Weser-Bahn. Am 1. Juli cr. erscheint zum Saarkohlentarif No. 19 vom 1. Februar 1881 der Nachtrag I, welcher eine Bestimmung über Erhebung von Reexpeditionsgebühren, sowie ermässigende Berichtigungen des Haupttarifs enthält. Verkaufspreis 5 ₰. Köln, den 29. Juni 1882. Kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1278)

Am 1. Juli ds. Js. tritt der Nachtrag II zum Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Englischen Gütertarife vom 1. Juni 1881 in Kraft. Derselbe enthält Aenderung der Lieferfristen auf den Deutsch-Belgischen Strecken, Ergänzung der Tariftabellen durch Aufnahme der Stationen Niederbreisig und Salzig des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Station Düsseldorf (Käshof) des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III und des Ausnahmetarifs 4 für den Verkehr der rechtsrheinischen Stationen Dillenburg, Ehringshausen, Herborn, Sinn und Wetzlar.

Exemplare des Nachtrags werden in den Drucksachen-Magazinen der Königlichen Eisenbahndirectionen (rechts- und linksrheinische) zu Köln käuflich abgegeben. Köln, den 29. Juni 1882. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1279)

Vom 16. August cr. ab kommen im Verkehr zwischen den Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover resp. des Bezirks Oldenburg einerseits und Marienburg-Mlawkaer Stationen andererseits in den resp. Staatsbahntarifen erhöhte Schnitt-Frachtsätze für Holz des Specialtarifs II zur Erhebung. Die gleichen Erhöhungen treten im Hanseatisch-Preussischen Verbande im Verkehr mit Hamburg und Lüneburg der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn andererseits in Geltung.

Ferner beträgt die Entfernung des Staatsbahntarifs Hannover-Bromberg (incl. Marienburg-Mlawkaer Bahn) in der Relation Nicolaiken M. M. E.-Löhne nicht 286, sondern 826 km und in der Relation Prökuls-Soest nicht 1258, sondern 1265 km. Diese Erhöhungen treten ebenfalls mit dem genannten Tage in Kraft. Näheres ist von unserem Tarifbüreau zu erfahren. Bromberg, den 28. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1280)

Mit dem 1. Juli cr. kommen im Preussisch-Sächsischen Verbande zur Einführung:

a) neue Sätze für Holz des Specialtarifs II zwischen Biesellen und Czersk, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und Dresden (S. St. B.) und Leipzig (B. A. B. und S. St. B.) andererseits;

b) anderweite ermässigte Frachtsätze zwischen Colberg und Degow, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einer- und Dresden, Station der Sächsischen Staatsbahn andererseits.

Fragliche Sätze sind bei den vorgenannten Stationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 28. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1281 J)

3. Couponeinlösung.

Von der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft mit der Einlösung des Coupons No. 1 der 4 pCt. Eutin-Lübecker Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen beauftragt, bringen wir zur öffentlichen Kunde, dass die fraglichen Coupons vom 1. Juli 1882 ab
- in Oldenburg an unserer Casse und bei der Oldenburgischen Spar- und Leihbank,
- in Lübeck bei der Commerzbank,
- in Frankfurt a/M. bei den Herren von Erlanger & Söhne,
- in Schwerin bei der Mecklenburgischen Bank

eingelöst werden. Oldenburgische Landesbank. (293 B & W)

4. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln. Die Lieferung des Jahresbedarfs an Stahlguss-Bremsklötzen für Tender — circa 6 000 Stück im Gesammtgewichte von ca. 125 000 kg nach den in der Central-Maschinenwerkstätte zu Dortmund befindlichen Modellen — soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei unterzeichneter Dienststelle, Domhof 48 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch gegen Francoeinsendung von 0,50 ℳ portofrei von derselben bezogen werden. Zeichnungen und Modelle der Bremsklötze sind eventuell vorher in der Central-Maschinenwerkstätte in Dortmund einzusehen. Die Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift

Submission auf Tender-Bremsklötze

versehen, bis zum 3. Juli cr. Abends der unterzeichneten Dienststelle einzureichen, bei welcher die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 4. Juli cr., Vormittags 10 Uhr, erfolgen wird.

Köln, den 21. Juni 1882. Maschinentechnisches Büreau. (291)

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von

2 Stück Wagen-Drehscheiben von 5 m Durchmesser für den Bahnhof Merseburg

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Reflectanten wollen ihre Offerten bis zum

12. Juli cr., Vormittags 11½ Uhr,

an unsere Central-Materialien-controle hier einreichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen können von genannter Dienststelle gegen Erstattung von 1 ℳ 50 ₰ Copialien bezogen werden. Erfurt, den 24. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (292)

5. Auskunfts-Büreau.

Das Auskunfts-Büreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung wird am 1. Juli d. J. von der Köthenerstrasse No. 44 nach dem Bahnhofe Alexanderplatz (nordöstlicher Flügel) I. Etage verlegt. Berlin, den 27. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (294)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 51. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 7. Juli 1882.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn hat bei ihrem Scheiden aus der Geschäftsführung des Vereins an die Vereinsverwaltungen folgendes Schreiben gerichtet:

Berlin, den 30. Juni 1882.

Mit dem heutigen Tage legt die unterzeichnete Direction die Geschäftsführung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nieder.

Es ist ihr vergönnt gewesen, eine lange Reihe von Jahren dieses ehrenvolle Amt zu verwalten und in demselben an der grossartigen Wirksamkeit des Vereins theilzunehmen. In dieser ganzen Zeit hat sie sich des Vertrauens und der eifrigen Unterstützung aller Vereinsmitglieder zu erfreuen gehabt und sie scheidet mit dem Bewusstsein, dass bis zum Schluss ihrer Thätigkeit der Verein ihr die gleiche Geneigtheit bewahrt hat.

Die Direction bittet die geehrten Vereinsverwaltungen, ihren aufrichtigsten Dank für die Ehre und das Vertrauen, welches ihr erwiesen ist, entgegen zu nehmen und ihr ein geneigtes Andenken zu bewahren.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
K. Schrader.

Vertheilung der Betriebsausgaben auf den Personen- und Güterverkehr

für die Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach der Vereinsstatistik pro 1880.

In No. 1 und No. 17 des Jahrgangs 1881 dieser Zeitung ist nachgewiesen, dass bei der Vertheilung der Betriebsausgaben nach Wagenachskilometern bei den Deutschen Vereinsbahnen ebensowohl wie bei den übrigen, in der Internationalen Eisenbahnstatistik aufgeführten Bahnen eine weit grössere Gleichmässigkeit zwischen den Ausgaben der verschiedenen Bahnen sich zeigt, wenn man die Ausgabe pro Personenwagen-Achskilometer doppelt so gross wie pro Lastwagen-Achskilometer annimmt, als bei der in Col. 200 c der Vereinsstatistik vorgenommenen Vertheilung, wobei gleiche Durchschnittskosten pro Personen- und pro Lastwagen-Achskilometer gerechnet sind.

Die nach der Methode der kleinsten Quadrate vorgenommene Berechnung, welche in No. 69 des Jahrgangs 1881 dieser Zeitung erläutert ist, lässt mit mathematischer Bestimmtheit erkennen, dass auf den Deutschen Bahnen die durchschnittlichen Betriebskosten pro Personenwagen-Achskilometer bedeutend höher, wahrscheinlich 3 bis 4 Mal so gross wie pro Lastwagen-Achskilometer, angenommen werden müssten. Wenn nun auch in der Praxis eine Vertheilung der Betriebsausgaben auf Grund der letzteren Berechnung als zu ungünstig für den Personenverkehr erscheinen mag, so ist doch unzweifelhaft, dass eine Vertheilung nach dem Verhältniss 1:2 auf die Lastwagen- und Personenwagen-Achskilometer (welche Theilung dem Verhältniss der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Güterzüge zu derjenigen der Personenzüge annähernd entspricht) der Wahrheit ungleich näher kommt als die gleichförmige Vertheilung in Col. 200 c der Vereinsstatistik.

Nachstehende Zusammenstellung zeigt die Durchführung der Berechnung nach diesem Verhältniss 1:2 und die danach berechnete Rentabilität des Güter- und Personenverkehrs, d. h. das Verhältniss der auf den Güter- bezw. den Personenverkehr fallenden Betriebsausgabe zur betreffenden Einnahme, für die grösseren Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach der Vereinsstatistik pro 1880 durchgeführt. Nach dieser Berechnung zeigt sich die Rentabilität des Güterverkehrs bei den meisten Bahnen erheblich besser als beim Personenverkehr. Bei einer grösseren Deutschen Bahn, der Berlin-Dresdener Bahn, übersteigt die hier berechnete, auf den Personenverkehr fallende Ausgabe die betreffende Einnahme ein wenig, bei verschiedenen Ungarischen Bahnen ergiebt sich nach der vorliegenden Berechnung für den Personenverkehr sogar ein erheblicher Ausfall.

Wenn man die in der nachstehenden Zusammenstellung aufgeführten Zahlen für jede einzelne Bahn mit a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m bezeichnet, so ist die Berechnung der letzten 6 Zahlen g bis m nach folgenden Gleichungen durchgeführt:

1. $g = \frac{100\ a}{b + 2\ c}$
2. $h = 2\ g$
3. $i = \frac{g\ .\ b}{100}$
4. $k = a - i$
5. $l = \frac{100\ i}{d}$
6. $m = \frac{100\ k}{e}$

Im Allgemeinen sind die durchschnittlichen Betriebskosten pro Wagenachskilometer bei den sehr frequenten Bahnen niedriger als auf den weniger frequenten, ferner bei einer grösseren durchschnittlichen Transportweite der Güter und Personen niedriger als bei geringeren Transportweiten, und auf Bahnen im Flachland niedriger als auf Bahnen, welche im Gebirge oder im Hügelland liegen. Abgesehen von den vorstehenden Ursachen der grossen Verschiedenheit zwischen den durchschnittlichen Betriebskosten der einzelnen Bahnen kommen auch verschiedene andere Umstände, die Art der Betriebsführung, die Preise der wichtigsten Materialien, die Höhe der Arbeitslöhne, die Qualität der transportirten Güter, die Anforderungen der Aufsichtsbehörden etc. hier mit in Betracht. Im Durchschnitt sind die Betriebskosten pro Wagenachskilometer auf den Deutschen Bahnen erheblich niedriger als auf den Oesterreichisch-Ungarischen und den übrigen Vereinsbahnen.

Laufende Nummer der Vereinsstatistik pro 1880.	Bezeichnung der Bahnen	Columne der Vereins-Statistik pro 1880.						Betriebs-Ausgabe pro Achskm der		Betriebs-Ausgabe für den		Verhältniss der Betriebs-Ausgabe zur Einnahme für den	
		200a	108b	90b	152b	142f	200c						
		Pro Kilometer Betriebslänge					Betriebsausgabe pro Wagenachskm ₰						
		Betriebs-Ausgabe M.	Achskilometer der Lastwagen	Achskilometer der Personenwagen	Einnahme vom Güterverkehr M.	Einnahme vom Personenverkehr M.		Last-Wag. ₰	Pers.-Wag. ₰	Güter-Verk. M.	Pers.-Verk. M.	Güter-Verk. pCt.	Pers.-Verk. pCt.
	A. Deutsche Bahnen.	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m
	I. Staatsbahnen.												
1	Badische Staatsbahnen	11 561	145 156	42 396	13 339	8 054	6,06	5,03	10,06	7 301	4 260	54,8	52,9
2	Bayerische Staatsbahnen	10 403	145 093	32 411	12 350	5 565	5,87	4,95	9,90	7 182	3 321	58,2	59,7
3	Main-Neckarbahn	30 341	242 704	132 320	24 232	22 716	7,16	5,98	11,96	14 514	15 827	59,9	69,7
4	Oldenburgische Staatsbahn	6 140	67 751	23 139	6 111	4 187	6,38	5,38	10,76	3 645	2 495	59,6	59,6
5	Sächsische Staatsbahnen	17 223	230 305	60 751	21 640	8 767	5,80	4,90	9,80	11 285	5 938	52,1	67,7
7	Württembergische Staatsbahnen	9 772	101 272	40 807	10 299	5 809	6,88	5,35	10,70	5 418	4 354	52,6	74,9
8	Elsass-Lothr. u. Luxemb. Bahnen	16 646	237 914	41 321	21 344	6 824	5,19	5,19	10,38	12 348	4 298	57,9	63,0
10	Directionsbezirk Berlin	19 971	390 385	57 201	29 384	8 592	4,47	3,96	7,92	15 459	4 512	52,6	52,5
11	„ Bromberg	9 444	108 384	35 394	8 937	5 579	6,34	5,27	10,54	5 712	3 732	63,9	66,9
12	„ Frankfurt a. M.	14 536	166 244	50 578	16 898	6 749	6,70	5,44	10,88	9 044	5 492	53,5	81,4
13	„ Hannover	18 656	284 331	56 543	23 136	8 655	5,42	4,64	9,28	13 193	5 463	57,0	63,1
14	Berlin-Stettiner Bahn	12 251	109 396	42 823	11 788	7 363	7,82	6,28	12,56	6 870	5 381	58,3	73,1
15	Magdeburg-Halberstädter Bahn	14 582	220 706	54 046	20 995	8 960	5,23	4,44	8,88	9 799	4 783	46,7	53,4
16	Köln-Mindener Bahn	19 481	457 868	62 075	36 644	10 139	3,71	3,35	6,70	15 339	4 142	41,8	40,8
17	Rheinische Bahn	13 477	229 515	48 256	23 466	8 759	4,86	4,13	8,26	9 479	3 998	40,4	45,6
	II. Privatbahnen.												
	a) In Staatsverwaltung.												
19	Bergisch-Märkische Bahn	23 025	354 685	64 324	35 711	9 715	5,44	4,76	9,52	16 883	6 142	47,3	63,2
20	Halle-Sorau-Gubener Bahn	11 563	173 339	26 835	16 396	4 009	5,66	5,09	10,18	8 823	2 740	53,8	68,3
21a)	Oberschlesische Bahn	20 976	579 101	39 440	46 557	6 536	3,38	3,19	6,38	18 473	2 503	39,7	38,3
21b)	Breslau-Posen-Glogau	16 790	414 297	34 994	26 680	6 090	3,69	3,47	6,94	14 376	2 414	53,9	39,7
21c)	Posen-Thorn-Bromberg	11 154	226 945	30 291	16 190	4 584	4,25	3,88	7,76	8 805	2 349	54,4	51,2
21d)	Breslau-Mittelwalde	9 788	134 374	31 818	12 200	4 487	5,73	4,94	9,88	6 638	3 150	54,4	70,2
21e)	Stargard-Posen	11 136	166 905	27 026	12 112	3 500	5,58	5,04	10,08	8 412	2 724	69,5	77,8
22	Berlin-Dresdener Bahn	12 742	123 308	38 786	10 624	4 784	7,61	6,34	12,68	7 818	4 864	73,6	101,7
24	Rhein-Nahebahn	16 571	175 882	33 198	15 529	7 284	7,70	6,84	13,68	12 430	4 141	80,0	56,9
	b) In Privatverwaltung.												
26a)	Altona-Kieler Bahn	12 143	94 774	41 643	12 675	8 996	8,55	6,81	13,62	6 454	5 689	50,9	63,2
26b)	Schleswigsche Bahnen	6 448	76 795	25 429	7 063	4 393	6,08	5,05	10,10	3 878	2 570	54,9	58,5
27a)	Berlin-Anhaltische Bahn	19 019	224 259	65 476	20 872	11 857	6,41	5,33	10,66	11 953	7 066	57,3	59,6
28	Berlin-Görlitzer Bahn	10 861	149 698	28 940	13 149	4 398	5,99	5,23	10,46	7 829	3 032	59,5	68,9
29	Berlin-Hamburger Bahn	22 696	276 973	67 429	27 328	8 890	6,46	5,51	11,02	15 261	7 435	55,8	80,4
30	Braunschweigische Bahn	16 597	238 485	43 996	20 837	6 662	5,78	5,08	10,16	12 115	4 482	58,1	67,3
31	Breslau-Schweidnitz-Freib. Bahn	10 093	146 283	25 383	15 136	4 920	5,70	5,12	10,24	7 490	2 603	49,5	52,1
37	Hessische Ludwigsbahn	11 257	140 140	42 278	13 394	7 911	6,10	5,01	10,02	7 021	4 236	52,4	53,5
41	Lübeck-Büchener Bahn	18 866	142 292	46 762	22 233	9 129	9,65	8,00	16,00	11 383	7 483	51,2	82,0
42	Märkisch-Posener Bahn	7 089	74 195	23 717	8 337	3 689	6,90	5,83	11,66	4 326	2 763	51,9	74,9
44	Mecklenb. Friedrich-Franzbahn	7 156	68 365	29 545	7 084	5 715	6,85	5,61	11,22	3 835	3 321	54,1	58,1
47	Ostpreussische Südbahn	7 807	78 134	25 166	9 861	3 562	7,25	6,08	12,16	4 751	3 056	48,2	85,8
48	Pfälzische Bahnen	11 959	182 747	36 519	16 291	4 803	5,46	4,68	9,36	8 553	3 406	52,5	70,9
50	Rechte Oder-Uferbahn	13 144	267 122	22 907	25 025	4 033	4,49	4,20	8,40	11 229	2 115	44,8	52,4
52	Thüringische Bahn	16 328	234 342	54 299	20 872	11 223	5,53	4,75	9,50	11 131	5 197	53,3	46,3
55	Werrabahn	8 804	92 107	24 456	10 810	4 834	7,23	6,24	12,48	5 747	3 057	53,2	63,2
	Im Durchschnitt:												
	A I. Deutsche Staatsbahnen	13 459	197 158	45 545	17 515	7 277	5,48	4,67	9,34	9 207	4 252	52,5	58,4
	A II a) „ Privatbahn. unt. Staatsverwalt.	17 228	309 497	44 400	27 628	6 787	4,81	4,33	8,66	13 383	3 845	48,4	56,7
	A II b) „ Privatbahn. unt. Privatverwalt.	11 130	142 944	34 505	13 899	5 896	6,14	5,25	10,50	7 507	3 623	54,0	61,4
	B. Oesterr.-Ungarische Bahnen.												
66c)	Ungar. Staatsbahn, östl. Linien	9 125	59 696	17 763	6 068	2 223	11,34	9,59	19,18	5 850	3 275	96,4	147,3
66g)	Theissbahn	10 720	144 721	29 976	13 310	4 335	6,08	5,24	10,48	7 583	3 137	57,0	72,4
70	Kronprinz Rudolfbahn	8 295	63 237	17 269	7 953	3 042	10,32	8,48	16,96	5 362	2 933	67,4	96,4
71	Alföld-Fiumaner Bahn	6 709	60 996	17 817	6 582	3 121	8,22	6,94	13,88	4 233	2 476	64,3	79,3
73	Aussig-Teplitzer Bahn	17 840	205 517	37 524	38 278	6 702	7,84	6,36	12,72	13 071	4 769	34,1	71,2
74	Böhmische Nordbahn	9 631	95 928	19 510	15 367	3 624	8,35	7,14	14,28	6 849	2 782	44,6	76,8
75	„ Westbahn	13 284	179 564	21 901	26 152	5 712	6,45	5,95	11,90	10 684	2 600	48,5	45,5
76	Buschtêhrader Bahn	10 150	110 136	18 913	18 147	4 626	8,03	6,86	13,72	7 555	2 595	41,6	56,1
79	Galizische Karl-Ludwigbahn	17 838	275 845	31 547	30 044	6 395	5,81	5,26	10,52	14 509	3 329	48,3	52,1
81a)	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	28 252	492 946	65 184	61 758	10 642	5,02	4,53	9,06	22 330	5 922	36,3	55,6
82	„ Franz-Josefbahn	11 483	108 469	32 186	15 713	7 459	8,18	6,06	12,12	6 573	4 910	41,8	65,8
83a)	Kaiserin Elisabethbahn	14 447	157 352	39 216	19 266	8 348	7,30	6,13	12,26	9 646	4 801	50,1	57,5
84	Kaschau-Oderberger Bahn	9 207	126 920	14 024	14 679	2 181	6,53	5,94	11,88	7 539	1 668	51,4	76,5
85a)	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	14 221	155 013	24 995	17 042	4 686	7,90	6,94	13,88	10 758	3 463	63,1	73,9
89a)	Nordwestbahn, garantirte Linien	9 954	116 870	32 466	16 161	6 176	6,67	5,48	10,96	6 404	3 550	39,6	57,5
89b)	„ Ergänzungsnetz	11 145	170 872	21 838	25 030	4 150	5,79	5,19	10,38	8 868	2 277	35,4	54,9
90	Oesterr. Staatsbahngesellschaft	14 188	211 672	33 424	26 413	6 801	5,76	5,09	10,18	10 774	3 414	40,8	50,2
95a)	„ Südbahn	13 181	192 311	36 436	24 139	8 055	5,66	4,97	9,94	9 558	3 623	39,6	45,0
96	Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	10 384	105 005	18 955	15 721	3 080	8,38	7,27	14,54	7 634	2 750	48,6	89,3
99	Ungarische Nordostbahn	7 538	58 772	16 637	6 031	2 180	10,00	8,19	16,38	4 813	2 725	79,8	125,0
100	„ Westbahn	7 283	51 764	23 322	5 271	2 706	9,70	7,40	14,80	3 831	3 452	72,7	127,6
	Im Durchschnitt:												
	A. Deutsche Bahnen	13 322	197 500	43 006	17 830	6 926	5,46	4,70	9,40	9 279	4 043	52,0	58,4
	B. Oesterr.-Ungarische Bahnen	11 308	139 486	26 175	17 580	4 930	6,77	5,89	11,78	8 225	3 083	46,8	62,5
	C. Andere Vereinsbahnen	13 180	146 313	40 036	13 069	8 050	7,10	5,82	11,64	8 520	4 660	65,2	57,9
	Alle Vereinsbahnen	12 629	174 642	37 278	17 381	6 362	5,89	5,07	10,14	8 849	3 780	50,9	59,6

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 3. Juli. (Politische Wochenschau. Eisenbahn-Ausbau. Die Berliner Stadtbahn und deren Eröffnungsfeier; strategische Bedeutung derselben. Berlin-Hamburg. Die Prämiirung der Entwürfe für das Reichstagsgebäude. Rundreise- und Retourbillets. Gesetz, betr. die Fürsorge für die Hinterbliebenen unmittelbarer Staatsbeamten. Eisenbahnconferenz in Bromberg. Gotthardbahn. Die Verstaatlichung der Holländischen Eisenbahnen. Betriebsergebnisse pro Mai.)

Seit unserem letzten Bericht hat die Veränderung im Preussischen Finanzministerium im Vordergrund des politischen Interesses gestanden. Die Demission des Herrn Finanzministers Bitter ist von Sr. Majestät dem Kaiser angenommen und der Staatssecretär im Reichsschatzamte Herr Scholz (der seinerseits wieder durch den Director im Reichsschatzamte Herrn Burchard ersetzt werden dürfte) zum Finanzminister ernannt worden, wie der heutige „Reichsanzeiger" offiziell publicirt. An diesen Ministerwechsel knüpfte im Laufe der vergangenen Woche die Börse die Sensationsnachricht einer beschleunigten Durchführung der Eisenbahn-Verstaatlichungsaction und einer von dem designirten Finanzminister geplanten Reduction des Zinsfusses unserer Eisenbahnschuld. Herr Scholz sollte angeblich die Uebernahme des Finanzministeriums direct von einer alsbaldigen Wiederaufnahme der Verstaatlichungen abhängig gemacht haben und sei in kürzester Frist die Verstaatlichung der Oberschlesischen, der Berlin-Hamburger und Altona-Kieler Eisenbahn zu erwarten, auf welche Nachricht hin die Actien der genannten Bahnen erheblich stiegen. Diesen Börsengerüchten tritt der „Berliner Actionär", welches Blatt bekanntlich dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten nahe steht, in seiner jüngsten Nummer vom 1. Juli mit Bestimmtheit entgegen, indem er diese Gerüchte als jeder Begründung bar bezeichnet und darauf hinweist, dass das Staatsbahnsystem unter hervorragender Mitwirkung des Finanzministers Bitter, dem bekanntlich die Regelung des ganzen grossen finanziellen Theils der Transaction oblag, durchgeführt worden sei. Ein wesentlicher Theil des Verstaatlichungsprogramms sei „der feste Entschluss, diese weittragende Massregel unter möglichster Schonung der bestehenden Verhältnisse zur Durchführung zu bringen, ohne alle Ueberhastung, die sowohl unsere Verkehrsverhältnisse, wie auch unsere Finanzlage beeinträchtigen, um nicht zu sagen erschüttern könnte. Der Personalwechsel werde weder eine Beschleunigung noch eine Verlangsamung der Eisenbahnverstaatlichung mit sich führen. Der Uebergang zum Staatsbahnsystem werde selbstredend weiter durchgeführt werden, aber mit derselben Vorsicht, mit derselben Abwägung aller Verhältnisse, wie bisher. Ob insbesondere dem Landtage schon in seiner nächsten Session weitere Anträge auf Erwerbung von Privatbahnen vorgelegt werden, stehe noch sehr dahin; Beschlüsse sind darüber bisher weder gefasst, noch vorbereitet". — Uebrigens hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, Excellenz Maybach, am 1. d. M. einen zweimonatlichen Urlaub angetreten.

Am Ausbau unseres Eisenbahnsystems wird rüstig gearbeitet und das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat den Königlichen Directionen zu Elberfeld, Köln (linksrheinische), Magdeburg, Bromberg und Erfurt Aufträge zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für zahlreiche Bahnen untergeordneter Bedeutung ertheilt. In Sachen der Rhönbahnprojecte hat am 25. v. M. in Hilders eine Versammlung von Eisenbahncomités stattgefunden. Zur Besprechung kamen die Linien Fulda-Gaisfeld, Fulda-Hilders, Geisa-Tann-Hilders-Fulda. Für letzteres Project würde auch die Weimarische Regierung sich interessiren und demselben durch Weiterführung der Feldabahn von Vacha nach Geisa einen Anschluss bieten. Es wurde sofort für diese Linie ein Comité gewählt.

Vom heutigen Tage an werden auch die Courier- und Schnellzüge der Potsdamer Route, wie bereits gemeldet, auf die **Stadtbahn** überführt. (Damit ist zunächst der Betriebsrahmen dieser Bahn programmmässig ausgefüllt; später werden allerdings wahrscheinlich noch Züge einiger anderer, noch nicht angeschlossenen Bahnen, besonders auch die der Berlin-Anhalter Bahn, auf der Stadtbahn beginnen und endigen.)

Die bisher vom Potsdamer Bahnhofe aus abgefertigten via Magdeburg-Kreiensen nach Aachen und Frankfurt a/M. resp. via Magdeburg-Nordhausen nach Frankfurt a/M. coursirenden Schnell- und Courierzüge haben in Folge dessen die Annehmlichkeit des Wagendurchganges nur noch für die auf den Stationen der Stadtbahn die qu. Züge besteigenden Reisenden und müssen die vom Potsdamer Bahnhofe um 8,25 Vm., 7,15 und 9,30 Nm. abfahrenden Reisenden in Potsdam umsteigen. Der vom Potsdamer Bahnhof ausgehende Anschlusszug trifft 5 Minuten vor dem von der Stadtbahn kommenden durchgehenden Zuge ein. Letzterer hat in Potsdam 5 Minuten Aufenthalt. Aehnlich verhält es sich mit den Gegenzügen, welche um 8, 10,50 Vm. und 9,25 Nm. auf dem Potsdamer Bahnhofe eintreffen. Zu Zeiten ungewöhnlich starken Verkehrs, in welchen seither erfahrungsgemäss Doppelzüge gefahren werden mussten, werden jedoch die vom Potsdamer Bahnhofe abfahrenden Anschlusszüge zur Entlastung der Hauptzüge bis Thale durchgeführt. Alsdann haben auch die über Potsdam hinausfahrenden Reisenden, deren Zielpunkte bis Thale gehen, die Annehmlichkeit des durchgehenden Wagens. Diese Art der Beförderung findet z. B. zur Zeit, und zwar vom 1. bis 4. Juli, sowie vom 8. bis 11. Juli statt.

Am 26. v. M. fand zur Feier der Vollendung des grossen Werkes hier im „Englischen Hause" ein Festmahl statt, an welchem der Minister der öffentlichen Arbeiten Herr Maybach, Directoren und Räthe des Ministeriums, Vertreter der übrigen betheiligten Behörden, neben dem Präsidenten und Räthen der Königlichen Eisenbahndirection, wie den Mitgliedern und Technikern der Bauverwaltung theilnahmen. (Ueber diese Feier ist bereits in voriger Nummer eingehend berichtet worden.*) In Frankreich wird die Eröffnung der Berliner Stadtbahn in für offiziell geltenden Blättern, namentlich in der „Revue militaire de l'etrangère", zum Gegenstand der Erörterung gemacht. Die Berliner Stadtbahn wird in dem erwähnten Journal vom strategischen Standpunkte aus beurtheilt; sie wird nicht blos eine Concentrirungslinie, sondern auch eine Manöverlinie genannt. Namentlich wird hervorgehoben, dass dieselbe bei einem Kriege gegen Frankreich grosse Dienste leisten kann, dass sie aber bei einem Feldzuge gegen Oesterreich noch mehr, und noch bessere bei einem Kriege gegen Russland thun würde. Besonders würde die Wichtigkeit ihrer Rolle weiter beträchtlich wachsen, falls Deutschland gegen eine Coalition zu kämpfen hätte.

In der Generalversammlung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft gab der Geschäftsbericht Veranlassung zu einigen Fragen, welche Seitens des Vorsitzenden der Direction, Geh. Regierungsrath Simon, beantwortet wurden. Eine dieser Anfragen betraf das Verhalten der Preussischen Regierung wegen Verweigerung directer Tarife auf der Buchholzer Zweigbahn. Ueber den Antrag, deswegen eine Petition an den Reichstag zu richten, konnte nicht beschlossen werden, da der Antrag nicht auf der Tagesordnung stand.

Die Jury für die für das zu errichtende Reichstagsgebäude eingereichten Entwürfe hat am 24. v. M. ihre Entscheidung dahin abgegeben, dass zwei Entwürfen je ein erster Preis, drei Entwürfen je ein zweiter Preis und fünf Entwürfen je ein dritter Preis zuerkannt werden soll, ausserdem hat dieselbe beschlossen, ferner aus den zur Concurrenz zugelassenen Entwürfen noch acht, und von den von der Concurrenz ausgeschlossen gebliebenen Entwürfen weitere drei Entwürfe anzukaufen. — Die mit dem ersten Preis gekrönten Architekten sind die Herren Friedrich Thiersch in München und Paul Wallot in Frankfurt a/M., dieser letztere hat fast einstimmig, mit 19 gegen 1 Stimme, welche nach der Abstimmung sich auch auf die Seite der Befürworter des Entwurfes von Wallot gestellt, den Sieg errungen und er wird seitens der Reichsregierung alsbald nach Berlin berufen werden. Es fällt ihm die Aufgabe zu, seinen Entwurf einer Umarbeitung zu unterziehen, um insbesondere auch den praktischen Anforderungen eines Reichstagshauses in dem Entwurfe Rechnung zu tragen. Herrn Wallot werden alle erforderlichen Materialien für seine Arbeit zur Disposition gestellt werden; so die preisgekrönten und die angekauften Entwürfe, ferner die von 8 Architekten in der Jury abgegebenen Gutachten über die betreffenden Entwürfe. Ausdrücklich ist bestimmt, dass Herrn Wallot aus dieser Arbeit kein Recht erwächst, dass dieselbe durchaus für den Neubau verwendet werden müsse, sondern dass nach Fertigstellung derselben der Parlaments-Baucommission die vollste und freieste Entschliessung vorbehalten bleibt. Daneben ist eine Subcommission, bestehend aus dem Staatssecretär v. Bötticher, dem Präsidenten v. Levetzow, dem Oberbürgermeister v. Forckenbeck, als früheren Präsidenten des Reichstags, und den Architekten Geheimen Rath Adler und Persius niedergesetzt worden, welche sich mit den Vorbeiten für das Reichstagsgebäude zu beschäftigen und insbesondere mit dem Architekten Herrn Wallot bezüglich der praktischen Ausführung ins Benehmen zu setzen haben wird. Ueber die Frage, wem der Bau definitiv zu übertragen sein wird, wird s. Z. die Parlaments-Baucommission entscheiden, welche in 2—3 Monaten zur Entgegennahme der Beschlüsse der Subcommission zusammentritt. — Das Ergebniss der Concurrenz ist gleichbedeutend mit einem Siege der jüngeren Architektengeneration Deutschlands, die sich im Wesentlichen an

---

*) Zu dem erwähnten Bericht waren uns noch einige Aenderungen und Zusätze zugegangen, welche leider in voriger Nummer nicht mehr berücksichtigt worden sind. Gleich im Anfange S. 677 ist die dort genannte „Berlin-Dresdener Bahn" zu streichen; denn deren Züge sollen nach jüngster Bestimmung wahrscheinlich überhaupt nicht über die Stadtbahn geführt werden. Von Theilnehmern am Festmahl sind noch zu erwähnen die Geheimen Ober-Regierungsräthe Rapmund und Gleim, sowie Professor Jacobsthal. Die Redaction.

und in der glänzenden Bauthätigkeit seit den letzten 11 Jahren entwickelt hat.

In der jüngst in Heidelberg stattgehabten Commissions-Sitzung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wurde beschlossen, nicht nur wie bisher für einzelne, sondern vielmehr für alle Strecken, die unter Vereinsverwaltung stehen, **Rundreisebillets** von 30tägiger Gültigkeit, jedoch unter der Vorbedingung auszugeben, dass dieselben mindestens eine Strecke von 600 km umfassen. Um jedoch für diese Rundreise- wie auch für Retourbillets möglichen Missbräuchen vorzubeugen, sollen dieselben nur für diejenige Person, welche mit denselben die Reise begonnen, gültig und deren Benutzung durch eine andere Personen straffällig sein.

Zu dem Gesetz, betreffend die Fürsorge der unmittelbaren Staatsbeamten, welches am 1. d. M. (Juli) in Kraft getreten ist, sind Ausführungsbestimmungen erlassen worden, denen wir namentlich entnehmen, dass Beamte, welche Mitglieder der Eisenbahnbeamten-Wittwencassen, der Unterstützungscasse der Köln-Mindener Eisenbahn und der Bau-Wittwencasse in Cassel sind, die Befreiung von der Entrichtung der Wittwen- und Waisengeld-Beiträge in Anspruch nehmen können. Hinsichtlich der Anträge von Wartegeld-Empfängern und Pensionären aus dem Ressort der Eisenbahnverwaltung ist der Erlass besonderer Bestimmungen noch vorbehalten worden. Aus der Begründung zu dem Gesetz heben wir hervor, dass sämmtliche Beamte, deren etwaigen künftigen Hinterbliebenen ein Rechtsanspruch auf Wittwen- und Waisengeld zu gewähren ist, aber auch nur diese Beamte zur Entrichtung von Wittwen- und Waisengeld-Beiträgen verpflichtet sind und dass ein Rechtsanspruch auf Wittwen- und Waisengeld den Hinterbliebenen nur derjenigen Beamten eingeräumt wird, die ohne Veränderung ihrer zeitlichen dienstlichen Stellung in die Lage kommen können, einen Rechtsanspruch auf Pension dem Staate gegenüber zu erwerben. Hiernach werden die unter dem Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung angestellten Beamten, welche eine in den Besoldungsetats aufgeführte Stelle nicht bekleiden, dem Gesetze nicht unterworfen, weil sie einen Anspruch auf Pension nicht haben. Die nämliche Voraussetzung trifft auf die nur nebenbei oder nur vorübergehend im Staatsdienste beschäftigten Beamten zu, insoweit nicht die Vorschrift Platz greift, nach welcher den Beamten in den neu erworbenen Landestheilen Pensionsansprüche auch für den Fall gewährt sind, dass sie zur Zeit der Versetzung in den Ruhestand sich in einer zur Pension nicht berechtigenden Stellung befinden. Hinsichtlich der Eisenbahnbeamten ist noch besonders aus einem Ministerialerlass vom 9. Juni hervorzuheben: „Die Feststellung und Einziehung der Wittwen- und Waisengeld-Beiträge von den activen Beamten wird der Königlichen Eisenbahndirection bezw. den Königlichen Eisenbahnbetriebsämtern und zwar für diejenigen Beamten übertragen, deren Competenzen auf die betr. Specialetats zu verrechnen sind". — Hinsichtlich der Bahnwittwencassen verfügt die Königliche Eisenbahndirection über desfallsige Anträge der Beamten. Einer gutachtlichen Aeusserung der Königlichen Eisenbahndirection darüber, ob den Beamten beim Ausscheiden aus den Bahn-Wittwen- etc. Cassen — in gleicher Weise, wie dies bisher beim Eintritt der aus den Wittwencassen der älteren Staatsbahnen ausscheidenden Beamten in die allgemeine Wittwen-Verpflegungsanstalt der Fall war — ein Theil der für die Wittwenversicherung entrichteten Beiträge rückzugewähren sein wird, will der Minister nach Anhörung der Cassencuratorien binnen kürzester Frist entgegensehen. Die Bestimmung darüber, ob und welches Wittwen- und Waisengeld der Wittwe und den Waisen eines im activen Dienste verstorbenen Beamten zusteht, wird der Königlichen Eisenbahndirection für sämmtliche Beamten des Eisenbahndirectionsbezirks, jedoch mit Ausnahme derjenigen Beamten, deren Ernennung, Anstellung etc. vom Minister erfolgt, sowie mit Ausnahme der Fälle des § 14 des Gesetzes, übertragen. In diesen Ausnahmefällen ist von der Königlichen Eisenbahndirection unter Beifügung der entsprechenden Vorschlagsnachweisungen an den Minister zu berichten, und zwar in den Fällen des § 14 des Gesetzes ohne einen Antrag der Hinterbliebenen auf eine solche Bewilligung abzuwarten. Die Anweisung der von der Königlichen Eisenbahndirection selbstständig festzusetzenden Wittwen- und Waisengelder bezw. die Einreichung der an den Minister abzugebenden Vorschläge ist derart zu beschleunigen, dass die Zahlung unmittelbar nach Ablauf des Gnadenquartals oder des Gnadenmonats (§ 15 des Gesetzes) beginnen kann. Namentlich wird Werth darauf gelegt werden, dass die Bezugsberechtigten die Wittwen- und Waisengelder aus einer Casse erheben können, welche in dem Wohnorte oder möglichst nahe bei demselben belegen ist. Da hierzu die Eisenbahnhaupt-, Betriebs- und Stationscassen der für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen nicht in allen Fällen ausreichen, so sind event. die Königlichen Regierungen zu ersuchen, die Zahlung durch die Regierungshauptcasse bezw. durch eine Untercasse der letzteren leisten zu lassen.

Am 5. Juli wird in Bromberg die XIV. ordentliche Conferenz der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg, der Direction der Tilsit-Insterburger Eisenbahn, der Direction der Ostpreussischen Südbahn und der Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn stattfinden. Zu derselben sind Delegirte des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Königsberg i. Pr., Danzig, Memel, Tilsit, Stettin und Stolp, ferner Delegirte der Handelskammern zu Insterburg, Braunsberg, Bromberg, Frankfurt a. O., Thorn und Posen, der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Berlin und Elbing, der Aeltesten des Seglerhauses zu Colberg und Delegirte des Centralvereins Westpreussischer Landwirthe zu Danzig, des landwirthschaftlichen Centralvereins für Lithauen und Masuren zu Insterburg, des landwirthschaftlichen Provinzialvereins zu Posen und der landwirthschaftlichen Centralvereine für den Netzdistrict, für den Regierungsbezirk Frankfurt a. O. und für den Regierungsbezirk Potsdam zu Berlin, eingeladen. Auf dieser Conferenz werden nach der Tagesordnung namentlich Gegenstände, welche Personenverkehrs-, Güterverkehrs-, Tarif- und Fahrplan-Angelegenheiten betreffen, zur Verhandlung kommen.

Ueber die Wirkungen des Gotthardbahnunternehmens auf unsere Verhältnisse ergeht man sich in allerlei Vermuthungen und Voraussetzungen, manchmal kühnster Art. Die Gemüse aus Italien sind noch nicht auf unseren Märkten, ob der Italienische Gemüsebau den Elsass-Lothringischen zu überbieten vermag, dürfte vorerst sehr fraglich sein. Eier sind in Winterszeiten schon früher von Italien gekommen, ebenso Hühner, doch ist man vielfältig von der welschen Race wieder auf das gewöhnliche Landhuhn zurückgekommen, das sich in gewisser Beziehung nützlicher erweist. Von einem stärkeren Absatz unserer Manufacte nach Italien merkt man noch nichts; dass die Beziehungen lebhaftere werden, ist natürlich, wie sie sich aber gestalten, wird erst die Zeit lehren; bis dahin ist sie seit der Verkehrseröffnung noch zu kurz.

Bezüglich des der Holländischen Regierung zustehenden Rechtes, bei Ablauf der Concession im folgenden Jahre die **Exploitation der Holländischen Eisenbahn** zu übernehmen, antwortete sie auf den durch die zweite Kammer eingereichten Entwurf zur Ratification der Uebereinkunft mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft: „Die Regierung verharrt in ihrem Amendement, welches wie folgt lautet: Durch die geschlossene Uebereinkunft wird die Beschlussfassung bezüglich des Ankaufs der Eisenbahnen durch den Staat und hinsichtlich der Exploitation durch den Staat nicht präjudizirt, im Gegentheil wird eine Beschlussfassung in diesem Sinne, sobald dazu ein wirklicher Anlass zu Tage treten sollte, dadurch noch bedeutend erleichtert. Die Interessen und Bedürfnisse des Handels und Verkehrs würden durch Uebernahme der Holländischen Eisenbahn doch sicher nicht gefördert, sondern wahrscheinlich wohl benachtheiligt werden." Die zweite Kammer wird demgemäss aller Wahrscheinlichkeit nach die Verlängerung der Exploitation durch die Holländische Eisenbahngesellschaft decretiren mit der der Regierung weiter zustehenden Befugniss, die Bahn zu verstaatlichen, sobald das öffentliche Interesse dies wünschenswerth erscheinen lässt. Die Holländische Eisenbahngesellschaft exploitirt zwei Hauptlinien: eine von Rotterdam über Haarlem, Amsterdam und Uitgeest nach dem Helder, an der Küste parallel laufend vom Süden von Südholland bis an den nördlichsten Punkt von Nordholland und die andere von Amsterdam über Zütphen und Winterswyk nach Deutschland. Den Mittelpunkt bildet Amsterdam, welches durch die verschiedenen Linien der Bahn mit Norddeutschland über Zütphen, mit Mitteldeutschland über Winterswyk, mit Süddeutschland über Utrecht und mit Belgien und Frankreich über Rotterdam verbunden wird.

Die Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Mai d. J. zeigen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Uebersicht für die 52 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten: (Die Preussischen Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen sind dabei als ein Bahncomplex betrachtet, weil durch die am 1. April v. Js. eingetretene veränderte Bezirkseintheilung ein Vergleich bei den einzelnen Verwaltungsbezirken nicht durchweg zu ermöglichen war.) Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Mai d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 319,74 km Betriebslänge) bei 44 Bahnen mit zusammen 27 548,66 km höher und bei 8 Bahnen mit zusammen 1 771,08 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 42 Bahnen mit zusammen 25 778,47 km höher und bei 10 Bahnen mit zusammen 3 541,27 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 319,74 km Betriebslänge), bei 45 Bahnen mit zusammen 28 092,69 km höher und bei 7 Bahnen mit zusammen 1 227,05 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 43 Bahnen mit zusammen 27 283,40 km höher und bei 9 Bahnen mit zusammen 2 036,34 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als

in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Mai d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres im Ganzen (mit 29 319,74 km Betriebslänge) bei 40 Bahnen mit zusammen 26 579,74 km höher und bei 12 Bahnen mit zusammen 2 740,57 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 38 Bahnen mit zusammen 25 230,84 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 4 088,90 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 319,74 km Betriebslänge) bei 41 Bahnen mit zusammen 27 051,15 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 2 268,59 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 39 Bahnen mit zusammen 25 702,82 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 3 616,92 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Mai d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 560 035 600 ℳ (179 707 900 ℳ Stammactien, 66 345 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 313 982 700 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 2 612,78 km, so dass auf je 1 km 214 345 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Mai d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 154 146 843 ℳ (451 994 850 ℳ Stammactien, 160 206 900 ℳ Prioritäts-Stammactien und 541 945 093 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 6 014,70 km, so dass auf je 1 km 191 888 ℳ entfallen.

Die Benutzung von Biertransportwagen auf den K. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Die K. Generaldirection der Bayerischen Verkehrsanstalten hatte im April v. J. die Benutzung von Biertransportwagen auf den Bayerischen Staatsbahnen auf Grund zweier mit dem Bayerischen Brauerbunde abgeschlossenen Vertragsformulare nachgelassen, welche sich einmal auf jene Transportwagen beziehen, die auf Kosten der Privaten hergestellt werden und deren Eigenthum verbleiben, dann aber solche Wagen betreffen, deren Eigenthümerin die Staatseisenbahn-Verwaltung bleibt.

Inzwischen hatten sich seit Einführung jener beiden Vertragsformulare in der Praxis mehrfache Härten herausgestellt, welche die Eingehung solcher Uebereinkommen erschweren, namentlich in Bezug auf die pro Monat verlangte Minimalleistung eines Waggons und die von der Staatseisenbahn verlangte Entschädigung, ferner auch bezüglich der festgesetzten Maximalladung. In Folge dessen hat sich der Bayerische Brauerbund neuerdings veranlasst gesehen, den diesbezüglichen Wünschen der Bayerischen, sehr bedeutenden Brauindustrie Ausdruck zu geben und in einem erneuerten Gesuche um Abänderung verschiedener Bestimmungen der bisherigen Vertragsformulare zu bitten, insbesondere, soweit dieselben zunächst das monatliche Durchlaufen jedes Wagens in der Strecke von 2 000 km betreffen, eine Bedingung, welche er, besonders auch anderen Verkehrsgütern gegenüber, als zu hoch gegriffen und eine Durchschnittsjahresleistung von 18 000 km pro Wagen als entsprechende Ausnutzung der Biertransportwagen für angemessen erachtet, ferner anlangend die für jeden fehlenden Kilometer der jetzigen Monatsleistung an die K. Staatsbahn zu zahlende Entschädigung von 6 ₰, welche er entsprechend auf 3 ₰ herabgesetzt wissen will, sodann die Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark der K. Verkehrsanstalten auf eigene Kosten, ein Verlangen, welchem er nicht entsprechen könne, weil dies nicht immer verfügbare Capitalien erfordere, sowie endlich bezüglich der besseren Ausnutzung der Tragfähigkeit der Wagen.

Ohne auf die Motivirung dieser Petition hier näher einzugehen, bemerken wir, dass die Generaldirection der K. Bayerischen Verkehrsanstalten (Betriebsabtheilung) auf Grund angestellter umfassender statistischer Erhebungen über die Leistungen ihrer Güterwagen und eingehender Prüfung aller dieser Beläge indess nur drei Punkte der Beschwerde für abänderungswürdig anerkannt hat, indem sie einmal die Conventionalstrafe für Minderleistung von 6 ₰ auf 3 ₰ ermässigt und dann die Compensation der Leistungen mehrerer Wagen unter gewissen Voraussetzungen zugelassen, dagegen eine Bestimmung neu hergestellt hat, welche die Verwendung der Wagen resp. die Ausnutzung der Tragfähigkeit zum Gegenstande hat.

Durch diese sonach modificirte Fassung der Verträge glaubte die Generaldirection sowohl die Interessen der Brauereibesitzer wie jene der Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung hinreichend gewahrt zu haben und hat sich daher zu weiteren Concessionen nicht verstehen können.

Die nachfolgende Mittheilung der nunmehrigen endgültigen Fassung, welche wir der „Allgemeinen Brauer- und Hopfen-Zeitung“ entnehmen, dürfte von allgemeinem Interesse sein, da sie geeignet erscheint, auch für Nichtbayerische, Deutsche wie fremde Bahnen als Basis zu Concessionen zu dienen, um ähnliche Erleichterungen hinsichtlich der zweckmässigen Benutzung von Biertransportwagen zu gewähren.

A. Vertrag über die Herstellung von Biertransportwagen auf Kosten der Privaten.

§ 1. Die Brauerei . . . . lässt bei einem von ihr zu bezeichnenden inländischen Etablissement . . . . Wagen auf eigene Kosten durch die K. Eisenbahnverwaltung nach gegenseitig genehmigten Plänen anschaffen. — § 2. Für diese Wagen wird ein grösseres Fassungsvermögen als zur Verladung von 10 000 kg Bier incl. Gebinde und excl. des nöthigen Eises, sowie des Eiskastens nicht zugelassen. — § 3. Die Wagen sind und bleiben Eigenthum der . . . . und werden von ihr zur Versendung ihres Bieres der K. Eisenbahnverwaltung überlassen. Die Wagen erhalten die Bezeichnung der Serie, der Eigenthumsmerkmale und der fortlaufenden Nummern des K. Staatsbahn-Wagenparkes. Ueberdies werden dieselben noch mit der Aufschrift der Firma . . . . versehen. — § 4. Die K. Eisenbahnverwaltung verpflichtet sich, diese Wagen nur für Transporte der . . . . zu verwenden. Bei der jedesmaligen Rückkehr von fremden Wagen nach Bayern bleibt jedoch deren Ausnützung durch diese Bahnen nach Massgabe der jeweils giltigen Bestimmungen des Wagenregulativs, sowie der etwa mit fremden Verwaltungen besonders abgeschlossenen einschlägigen Verträge vorbehalten. — § 5. Hinterstellt werden die Wagen auf der Station . . . . Bleiben dieselben unbenützt stehen, so kann die Eisenbahnverwaltung nach Ablauf eines 14tägigen Stillstandes die Wagen auch auf einer anderen Station zeitweise unterbringen (siehe jedoch § 10). — § 6. Bei der Be- und Entladung der Wagen, sowie bei deren Verwendung im Rayon des Bahneigenthums überhaupt ist sich nach den auf Grund der bestehenden Vorschriften von der Hinterstellungsstation oder deren vorgesetzten Stelle getroffenen Anordnungen zu richten. — § 7. Die Abfertigung der Wagen kann nur dann in Anspruch genommen werden, wenn dieselben mit wenigstens 50 pCt. der tarirten Tragfähigkeit (im Localverkehre der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit mindestens 2 000 kg) beladen sind. — § 8. Die . . . . verzichtet auf jedwelche Miethe für die Wagen. Die Berechnung der Frachten und der sonstigen reglementsmässigen Leistungen für die Eisenbahn wird ebenso vorgenommen, als wenn die Wagen Eigenthum der Bayerischen Staatsbahn wären. — § 9. Die Reinigung und Unterhaltung der Wagen einschliesslich der Kühlapparate, sowie auch den Umbau des Wagenkastens nach erfolgter Abnützung besorgt die Bayerische Staatsbahn auf ihre eigenen Kosten. Für Brandschaden haftet jedoch der Eigenthümer (die Eigenthümerin) des Wagens. — § 10. Der K. Eisenbahnverwaltung steht es jederzeit frei, von diesem Vertrage für diejenigen Wagen zurückzutreten, welche innerhalb 3 Monaten weniger als 2 500 km zurückgelegt haben. In diesem Falle hat die . . . . auf Verlangen den resp. die Wagen auf eigene Kosten aus dem Bahnhofe zu entfernen und für jeden Tag des Verbleibens über den festgesetzten Termin hinaus ein Standgeld von 3 ℳ zu bezahlen.

B. Vertrag über die Ueberlassung von . . . . . Kastenwagen aus dem Staatsbahn-Wagenparke an . . . . .

§ 1. Dem . . . . werden . . . . Bayerische Staatsbahnwagen Serie A zum Versand des in seiner Brauerei erzeugten Bieres überlassen. — § 2. Diese Wagen bleiben Eigenthum der Bayerischen Staatsbahn und behalten sohin auch deren Eigenthumsmerkmale. . . . . . hat auf seine eigenen Kosten und ohne Anspruch auf deren Vergütung während oder nach Aufhebung dieses Vertrages die zur Anpassung der Wagen zum Biertransporte nöthigen Vorrichtungen unter Aufsicht der Bayerischen Staatsbahn und genau nach den von dieser vorher zu genehmigenden Zeichnungen herstellen zu lassen und ist auch berechtigt, ebenfalls auf seine Kosten die Wagen mit der Bezeichnung seiner Firma zu versehen. — § 3. Als Minimalleistung der überlassenen Wagen wird die Zurücklegung von mindestens 2 000 km pro Wagen und in je einem Monate erachtet. . . . . . verpflichtet sich für den Fall, als ein Wagen hinter dieser Minimalleistung zurückbleibt, für jeden fehlenden Kilometer eine Entschädigung von drei Pfennigen an die K. Bayerische Staatsbahn zu bezahlen. Eine Compensation der Minderleistung eines Wagens durch die Mehrbelastung der übrigen von der nämlichen Brauerei benutzten aptirten Wagen ist nur innerhalb eines Kalenderjahres und nur insoweit zulässig, als für die Wagen die gleichen Vertragsbestimmungen massgebend sind. — § 4. Während der Dauer der Vertragsgiltigkeit werden diese Wagen seitens der Bayerischen Staatsbahnen keinem anderen Versender zur Verfügung gestellt. Bei der jedesmaligen Rückkehr von fremden Bahnen nach Bayern bleibt jedoch deren Ausnutzung durch diese Bahnen nach Massgabe der jeweils giltigen Bestimmungen des Wagenregulativs, sowie der etwa mit fremden Verwaltungen besonders abgeschlossenen einschlägigen Verträge, vorbehalten. —

§ 5. Für die Benutzung dieser Wagen durch ...., sind die jeweils giltigen Bestimmungen des Betriebsreglements nebst den für die Bayerische Staatsbahn erlassenen Specialbestimmungen hierzu insbesondere, soweit diese die Bestellung, Be- und Entladung der Wagen betreffen, massgebend. — § 6. Die Abfertigung der Wagen kann nur dann in Anspruch genommen werden, wenn dieselben mit wenigstens 50 pCt. der tarirten Tragfähigkeit (im Localverkehre der K. Bayerischen Staatsbahnen mit mindestens 2 000 kg) beladen sind. — § 7. Die Unterhaltung und Reparatur der Wagen excl. der sub § 2 behandelten Vorrichtungen besorgt ohne Anspruch auf Kosten-Rückersatz Seitens des ..... die Bayerische Staatsbahn. Die Kosten der Unterhaltung, Reparatur und Erneuerung der in § 2 behandelten Vorrichtungen sind dagegen von der ..... zu ersetzen. — § 8. ..... hat keinerlei Miethe für diese Wagen zu entrichten oder zu empfangen. — § 9. Der Bayerischen Staatsbahn steht der Rücktritt von diesem Vertrage jederzeit und ohne Weiteres frei, sobald von ..... die in § 3 übernommene Verpflichtung nicht eingehalten werden sollte. Ausserdem kann bahnseitig der Vertrag jederzeit mit halbjähriger Wirkung gekündigt werden, in welchem Falle jedoch die von ..... nach § 2 bestrittenen Anpassungskosten unter Abzug einer Amortisationsquote von 10 pCt. pro Jahr demselben zu vergüten sind. — § 10. Dem ..... bleibt vorbehalten, ebenfalls mit halbjähriger Kündigungsfrist jederzeit vom Vertrage zurückzutreten, in welchem Falle es der Bahnverwaltung frei steht, auf seine Kosten die im § 2 bezeichneten Vorrichtungen zu entfernen und die Wagen in ihren früheren Zustand zurückzuversetzen. Letzteres gilt auch für den Fall, dass der Vertrag auf Grund des § 9 Absatz 1 gelöst wird.

Aus den Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahnen.

Dem Geschäftsbericht der Oberlausitzer Bahn pro 1881 entnehmen wir Folgendes: Gesammteinnahme für Kohlfurt-Falkenberg incl. 52 150 ℳ, für Veräusserungen zu Gunsten des Erneuerungsfonds 870 748 ℳ gegen 858 550 ℳ im vorigen Jahre. Die Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer ergab 23 915 ℳ gegen 25 137 ℳ in 1880. Da die letztere Einnahme den Betrag von 24 000 ℳ nicht übersteigt, so entfällt kein Gewinntheil für unsere Gesellschaft, während die Berlin-Anhalter Eisenbahn ihrerseits blos den Minimalbetrag von 20 000 ℳ zu gewähren hat. Beide Strecken sind bekanntlich in Staatsbetrieb übergegangen. Der Bericht hofft, dass nun der Oberlausitzer Bahn nicht mehr länger der ihr eigentlich zufallende Verkehr werde entzogen werden. — Der Personen- und Gepäckverkehr brachte auf der Hauptbahn 251 718 ℳ, der Güterverkehr 534 741 ℳ und es entfallen auf den Personen- und Gütertransport im Binnenverkehr 25,86 pCt., auf den directen Verkehr diesseitiger Stationen mit solchen anderer Bahnen 26,68 pCt.; auf den Durchgangsverkehr 43,54 pCt. Auf Transporteinnahmen entfallen 96,08 pCt., auf Einnahmen aus sonstigen Quellen 3,92 pCt. Die Personen- und Gepäckbeförderung brachte im Binnenverkehr 167 973 ℳ, im directen Verkehr diesseitiger Stationen mit solchen anderer Bahnen 51 588 ℳ, im Durchgangsverkehr 32 157 ℳ. Im Gütertransport brachte der Binnenverkehr 43 753 ℳ, der directe Verkehr diesseitiger Stationen mit solchen anderer Bahnen 166 773 Mark, der Durchgangsverkehr 324 215 ℳ. Auf den Güterverkehr fallen 61,41 pCt. der Gesammteinnahme. Die Zahl der Tonnen betrug 187 024. Jede Tonne ist durchschnittlich befördert 78,08 Kilometer. Die Gesammteinnahme aus der Personen- und Gepäckbeförderung ergab ein Plus von 10 342 ℳ gegen voriges Jahr. Der Reservefonds schliesst mit 86 045 ℳ, der Erneuerungsfonds mit 362 421 ℳ. Die Einnahmen und Ausgaben der eigenen Verwaltung haben einen Ueberschuss von 14 931 ℳ ergeben, welcher wie der aus dem Vorjahre dem Erneuerungsfonds als nachträgliche Dotirung für die demselben in den Jahren 1875—1877 zu wenig zugeführten Beträge zugewiesen worden ist. Der Betrag gelangt jedoch erst pro 1882 zur Verrechnung im Erneuerungsfonds.

Der Geschäftsbericht der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn besagt: In dem am 31. März cr. abgelaufenen Betriebsjahr betrugen die Einnahmen incl. einiger Nebeneinkünfte aus Verpachtungen und dergleichen 190 000 ℳ. Dieses Resultat übersteigt den Voranschlag um 10 000 ℳ und den durchschnittlichen Monatsertrag des Vorjahres um etwa 2 000 ℳ. Die Betriebsausgaben und Rücklagen, welche man mit 50 pCt. decken zu können hoffte, werden dagegen circa 55 pCt. in Anspruch nehmen. Für eine Secundärbahn erscheint dieser Procentsatz zu hoch, immerhin bleiben aber noch volle 5 pCt. des gesammten Actiencapitals als Dividende zur Verfügung. Die Aufsichtsraths-Sitzung, in welcher die definitive Festsetzung der Dividende erfolgen soll, ist noch nicht anberaumt. (Die Dividende ist inzwischen auf $4^{9}/_{10}$ pCt. festgesetzt worden.)

Arth-Rigi- und Gotthardbahn.

In No. 48 dieser Zeitung in meinem Berichte über die Einweihung der Gotthardbahn ist erwähnt, dass die Arth-Rigi Bahn und die Vitznaubahn sich sehr gut rentiren. Bezüglich der Arth-Rigi Bahn trifft dies nach den inmittelst eingegangenen authentischen Unterlagen leider nicht zu, denn dieselbe deckt zwar ihre Betriebskosten, nicht aber immer und namentlich seit dem Jahre 1878 nicht voll die 5 pCt. Verzinsung des Obligationscapitals von 2 000 000 Franken und hat für das Actiencapital von 4 200 000 Franken bisher überhaupt noch keine Rente ergeben. Man hofft, dass die Gotthardbahn Sanirung bringen wird.

Bei dieser Gelegenheit sei zur Richtigstellung einer anderen Bemerkung desselben Berichts in No. 49 dieser Zeitung erwähnt, dass nach einer Mittheilung des Herrn Ober-Betriebsinspector Siegfried nur der dritte der festlichen Extrazüge der Gotthardbahn seiner ausserordentlichen Belastung wegen bei der Bergfahrt getheilt worden ist, der erste und zweite Zug aber in unveränderter Zusammenstellung von Luzern bis Lugano coursirt haben. Kohl.

Amerikanische Correspondenz.

Gesetzgebung. Nach langen und umfangreichen Debatten ist jetzt endlich von den gesetzgebenden Versammlungen des Staates Newyork ein Gesetz über ein staatliches Eisenbahn-Commissariat angenommen worden und erfordert nur noch die Bestätigung des Gouverneurs. Es ist aber leider zu befürchten, dass bei der demnächstigen Ausführung, besonders bei Ernennung der Mitglieder des Commissariats, politische Parteirücksichten die Hauptrolle spielen und den Zweck des Gesetzes mehr oder weniger vereiteln werden.

Einwanderung. In diesem Jahre ist die Zahl der Einwanderer so bedeutend, dass die Theilung der Transporte von Newyork nach dem Westen unter die einzelnen Bahnen leicht und ohne Streit von Statten geht. An einzelnen Tagen sind etwa 7 000 Personen zu befördern gewesen. Es ist dann eine schwierige Aufgabe für die Beamten, die Züge rechtzeitig fortzubringen. Die Ankommenden wissen sich oft schwer verständlich zu machen und die Menge ihres Gepäcks ist sehr hinderlich. Letzteres veranlasst auch häufig, dass die Leute in Castle Garden zurückgehalten werden. Von dieser See-Ankunftsstation werden in Dampfern oder Barken gewöhnlich je 1 000 Personen übergeführt nach Jersey City, von wo die Züge der Erie und der Pennsylvania Bahnen abgehen, bezw. nach Newyork, wo sich in der 30. Strasse und der 11. Avenue die Abgangsstation der Newyork Centralbahn befindet. Müssen die Leute auf der Abgangsstation über Nacht zurückbleiben, so lagern sich die Aermeren auf dem Fussboden der Wartehallen, die besser Situirten gehen in die Kosthäuser und unterscheiden sich — bis auf die Italiener — durch ein netteres und reinlicheres Aussehen.

Die Züge werden gewöhnlich in mehreren Theilen à 10 bis 15 Wagen abgelassen; z. B. gingen auf der Erie Bahn am 29. Mai 1 500 Personen in zwei Theilen eines Zuges ab, in einem dritten Theile folgten die 5 Gepäckwagen.

Die Regel ist, dass 40 Personen, d. h. mit vollen Billets — Kinder frei — in einen Wagen gebracht werden, doch sind Ausnahmen hiervon nicht ungewöhnlich; immerhin kommt es selten vor, dass mehr als 2 Personen auf einer Bank sitzen müssen. Im Allgemeinen werden die Einwanderer seitens des Bahnpersonals mit Aufmerksamkeit behandelt, denn es kommt den Verwaltungen sehr darauf an, sich ein gutes Renommée zu erwerben und zu erhalten.

Die Auswandererwagen der Pennsylvania Bahn sind als die besten anzusehen; sie haben gepolsterte mit Tuch überzogene Sitze, eine genügende Höhe und Ventilation; nur fehlen öfter die Wasserbehälter darin. Da jetzt häufig an Auswandererwagen Mangel ist, werden I. Classe-Wagen zur Aushilfe genommen. Die Wagen der Newyork, Lake Erie und Western Bahn haben ausreichende Höhe, passende, der menschlichen Körperform angepasste Sitze, einen grossen Wasserbehälter, gute Closets, aber es fehlt ihnen die Ventilation und die Polsterung der Sitze verbreitet einen so abscheulichen Geruch, dass dieselben in keinem mit einem ordentlichen Gesundheitsamt ausgestatteten Lande geduldet werden würden. (Railroad Gazette.)

Ein Eisenbahnkönig. Moses Taylor, welcher lange Jahre hindurch einer der Haupteigenthümer Amerikanischer Eisenbahnactien und Director etc. vieler Gesellschaften vom Oberen See bis Texas war, starb am 23. Mai cr. in Newyork mit Hinterlassung eines Vermögens von 40—45 Millionen Dollar. Er zeichnete sich nach der „N. Y. Trib." vor manchen anderen ähnlichen Eisenbahnmännern dadurch aus, dass er mit seinem Gelde und Namen nur solchen Unternehmungen Beistand lieh, deren solide Basis er nach sorgfältiger Prüfung erkannt hatte und dass er an dem einmal Begonnenen mit Zähigkeit festhielt. Einen immensen Gewinn zog er aus dem Ankauf fast der gesammten Actien der Delaware, Lackawanna und Western Bahn, als diese nach der Krise von 1857 auf 5 pCt. gefallen waren; nach 7 Jahren stand der Cours 240! T. wurde Director und später Präsident der Bahn.

Auch anderen Industriezweigen widmete er eine hervorragende Thätigkeit. So war die Entwickelung der Kohlenindustrie Pennsylvaniens hauptsächlich sein Werk, ebenso die Bergwerksindustrie der Wyoming und Lackawanna Thäler.

Besondere Verdienste erwarb er sich um die Herstellung des ersten Atlantischen Kabels. Er gehörte zu den 5 Personen,

welche die erste Gesellschaft vertraten, im Vertrauen auf den Erfolg hielt er dies Project mit Ausdauer 12 Jahre lang fest und hatte schliesslich die Genugthuung des Gelingens.

Bei allen Gesellschaften, an denen er sich betheiligte, war er von grossem Einfluss und viele davon verdanken direct ihm den schliesslichen Erfolg. Kein Anderer war so gewissenhaft als er in Erfüllung seiner Pflichten und stets war er hervortretend durch unermüdliche Thätigkeit und Pünktlichkeit.

Haftpflicht.

v. O. **Um eine Entschädigungsklage auf Grund der §§ 1 und 3 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 anstellen zu können, bedarf es nicht des Nachweises, dass gerade zur Zeit des Unfalles bezl. Todes des Verunglückten die Hülfsbedürftigkeit thatsächlich bestanden habe, und von letzterem dem Alimentationsberechtigten Unterstützung gewährt worden sei.** — Der 25 Jahr alte Sohn der Eheleute Johann Meckelenz verunglückte am 19. Februar 1877 in Diensten der gedachten Industriebahn als Heizer beim Einfahren auf einer Locomotive in den Bahnhof Höngen und verstarb in Folge der hierbei erlittenen Verletzungen wenige Tage nachher. Unter der Behauptung, dass der Verstorbene sein tägliches Verdienst seinen Eltern, den Eheleuten Johann Meckelenz, bei denen er seinen Unterhalt gehabt, abgegeben habe, dass diese, ohne jedes Vermögen, nicht im Stande seien, sich und vier hülfsbedürftige Kinder zu ernähren und deshalb auf die ihnen nunmehr entzogene Unterstützung des Sohnes angewiesen gewesen seien, klagten dieselben gegen die Industriebahn auf Leistung des Ersatzes allen Schadens, welcher ihnen durch den fraglichen Unfall erwachsen sei. Die Klage wurde von den Instanzgerichten zurückgewiesen, weil zur Zeit des Unfalles keine Hülfsbedürftigkeit der Kläger bestanden habe. — Das Reichsgericht vernichtete auf den ergriffenen Cassationsrecurs der Kläger hin das Urtheil zweiter Instanz, indem es erwog: „I. E., dass die §§ 1 und 3 Abs. 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes die Bestimmung enthalten, dass der beim Betriebe einer Eisenbahn Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet war, einem Anderen Unterhalt zu gewähren, letzterer insoweit, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen ist, Ersatz fordern kann; — dass dieser Ersatzanspruch also, von den allgemeinen Voraussetzungen des § 1 abgesehen, an sich rechtlich begründet ist, wenn dem Getödteten zur angegebenen Zeit Kraft Gesetzes die Unterhaltungspflicht oblag, und namentlich nicht noch weiter davon abhängt, dass letztere auch in jenem Momente bereits praktisch in Wirksamkeit getreten; — dass es ersichtlich der Zweck des § 8 ist, die Unterhaltungspflicht, welche nach dem Gesetze für den Getödteten bestand, in derselben Weise, wie wenn dieser fortlebe, dem Betriebsunternehmer aufzuerlegen; — i. E., dass Fritz Meckelenz den Cassationsklägern, seinen Eltern, im Falle sie dessen bedurften, Unterhalt schuldig war (Art. 265 Code civil); — dass für den durch den Tod desselben eingetretenen Wegfall dieses Anspruchs die Beklagte Ersatz zu leisten hat, dieser Ersatz aber nach Vorstehendem nicht dadurch bedingt erscheint, dass die Hülfsbedürftigkeit der Kläger schon zur Zeit des Todes ihres Sohnes hervorgetreten ist; — dass hiernach der Berufungsrichter die Vorschrift des § 3 a. a. O. zu enge auffasst, wenn derselbe für die thatsächliche Begründung der Klage jenen Moment als entscheidend erachtet; — i. E., dass der Berufungsrichter ferner feststellt, dass die Kläger vom August 1877 ab bis zum Januar 1879, in welche Zeit die Anstellung der Klage fällt, aus öffentlichen Mitteln Armenunterstützung empfangen haben und diesen Umstand auch als ein Anzeichen für die Hülfsbedürftigkeit derselben gelten lässt; — dass, wenn derselbe sodann erwägt, dass letztere, wie nur anzunehmen, seitdem wieder aufgehört habe, diese Annahme zunächst nicht motivirt ist, und immerhin auch, was die rückwärts liegende Zeit betrifft, eine Abweisung der Klage nicht zu rechtfertigen vermöchte". (Erk. d. Reichsger. vom 11. März 1881 in S. Meckelenz wider die Actiengesellschaft Aachener Industriebahn; Dr. Puchelt, Zeitschr. f. Franz. Civilrecht, Bd. XIII. S. 421 ff.)

Haftung des Vermiethers (der Eisenbahnverwaltung) für geringe Fahrlässigkeit nach Sächsischem Recht.

v. O. **Der Vermiether haftet nach Sächsischem Recht (§§ 1193. 728. S. 1. Bürg. G.-B.) für geringe Fahrlässigkeit. Eine solche ist anzunehmen, wenn ein Vermögensstück des Miethers in Folge ordnungsmässiger Benutzung einer schadhaft vermietheten Sache zu Grunde geht.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Wenn die Eisenbahn die Benutzung des ihr zugehörenden Krahns dem Frachtempfänger zur Umladung gegen ein bestimmtes Entgelt gestattet — und dies war hier der Fall —, so tritt sie damit zu dem Frachtempfänger in das Verhältniss des Vermiethers, haftet daher gemäss §§ 1193. 728. Satz 1. B. G.-B's sogar für geringe Fahrlässigkeit, und mindestens eine solche Fahrlässigkeit ist, bis zum Beweise des Gegentheils, darin zu finden, dass eine schadhafte Sache vermiethet wird, bei deren ordnungsmässiger Benutzung in Folge der Schadhaftigkeit ein Vermögensstück des Miethers zu Grunde geht. Die Kette durfte eben nur vermiethet werden, wenn sich die Bahnverwaltung von deren Tauglichkeit überzeugt hatte. Hierbei macht es selbstverständlich keinen Unterschied, dass es nicht die gewöhnliche Krahnkette war, welche zur Hebung der Wagen verwendet wurde. Die von dem Arbeiter B. herbeigeholte Kette sollte die Stelle der gewöhnlichen Krahnkette vertreten, ganz so, wie letztere, „als ein von der Bahnverwaltung zur Abladung mittelst des Krahns gewährtes Hülfsmittel" zur Verwendung kommen, ist daher auch als ein Miethgegenstand zu betrachten, für dessen Fehlerlosigkeit die Bahnverwaltung einzustehen hat. Auf die Specialbestimmung: „die Benutzung des Krahns erfolgt ohne Vertretung der Bahn für einen etwaigen Personen oder Gut treffenden Unfall" darf sich der Beklagte, wie bereits rechtskräftig entschieden ist, nicht berufen. Ebensowenig würde ihm der Umstand zu statten kommen, dass die Leute des Klägers gegen die Kette keine Ausstellungen erhoben, dieselbe geprüft und für genügend befunden haben; schon deshalb nicht, weil die Prüfung unter den gegebenen Verhältnissen höchstens in einer oberflächlichen Besichtigung der Kettenglieder hinsichtlich ihrer Gestalt und Stärke, nicht aber in einer genauen Untersuchung jedes einzelnen Kettengliedes bestehen konnte. Dass die Kette aus haltbarem Eisen gefertigt war, durften die Leute des Klägers voraussetzen." (Erk. des II. Civilsen. des Reichsger. vom 9. März 1882 in Sachen K. D., Kl. u. Appellant, wider d. K. Sächs. Fiscus, Bekl. u. Appellat; Braun u. Blum, Annal. Bd. V. S. 479 f.)

Literatur.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. 1882. Ausgabe No. IV. — Juli. — Berlin. Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Wenngleich wesentliche Aenderungen in den Fahrplänen der Deutschen und Oesterreichischen Bahnverbindungen seit Inkrafttreten der Sommerfahrpläne nicht stattgefunden haben, so wird es doch der grossen Zahl von Reisenden, welche der heissesten Jahreszeit in die Bäder und Sommerfrischen entfliehen, ganz erwünscht sein, in der vorliegenden Ausgabe ein bis zu diesem Tage vervollständigtes und verlässliches Kursbuch zu erhalten, das ihnen jegliche Auskunft zu ertheilen in der Lage ist. — Wer seine Reise weiter, nach der Schweiz, Frankreich, überhaupt ins Ausland hin, ausdehnt, dürfte ohne dies Kursbuch wohl ernste Schwierigkeiten hinsichtlich seiner prompten Beförderung durchzumachen haben, da in den Bahnverbindungen des Auslandes ganz bedeutende Aenderungen eingetreten sind.

Wir empfehlen daher allen denen, die eine Reise anzutreten wünschen, sich zunächst die neueste Ausgabe des Reichs-Kursbuches anzuschaffen: der mässige Preis von 2 ℳ dafür steht in keinem Verhältniss zu der behaglichen Ruhe und Sicherheit, welche der Besitz eines so vortrefflichen Reisebegleiters verleiht, dessen Zuverlässigkeit und Correctheit zu erproben wir öfter Gelegenheit hatten.

Personal-Nachrichten.

I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Centralinspector Dr. jur. Haas, unser langjähriger Correspondent, ist in Anerkennung seiner im Eisenbahndienst erworbenen Verdienste (mit Rücksicht darauf, dass er seine 25jährige Dienstzeit soeben zurückgelegt) mit dem Ritterkreuz des Franz-Josefs-Ordens ausgezeichnet worden.

Miscellen.

(H. S.) **England.** Der Englische Totalexport betrug Ende Mai d. J. 180 Millionen Mark mehr als in derselben Zeit des Vorjahres; der Import ist gleichzeitig um 40 Millionen Mark gestiegen. Die Exportlisten für den Monat Mai weisen ein Total von 377 418 t auf — mehr als in jedem der beiden Vorjahre. Gegen das letzte Jahr beträgt der Totalexport der ersten fünf Monate 35 000 t mehr an Roheisen, und verschifft wurden über 153 000 t. Der Minderbedarf der Vereinigten Staaten wurde durch einen Mehrbedarf seitens Frankreichs, Deutschlands und Canadas gedeckt. Der Zusammenbruch der Amerikanischen Speculation in Eisenbahnbauten ist die Ursache, dass im vorigen Monat nur 12 000 t Schienen dorthin expedirt wurden, gegen 40 000 t im Vorjahre. Aus einem Totalexport von 22 800 t Weissblech nahmen die Vereinigten Staaten 17 800 t.

Die berühmten Locomotiv-Centralwerkstätten der London und Northwestern Eisenbahn in Crewe sind jüngst wieder durch neue grossartige Giessereien von 420 Fuss Länge und 120 Fuss Breite vermehrt worden. Dieselben bedecken eine Grundfläche von 85 Englische Acker, wovon 27 Acker mit Gebäuden bedeckt sind; 5 970 Arbeiter sind darin beschäftigt.

Die Frachten von England nach Indien sind jetzt so tief gefallen, dass sie die Kosten der Schiffseigner nicht mehr decken. Die reicheren Schiffsbesitzer scheinen die weniger starken ruiniren zu wollen. In Folge dessen ist der Import von baumwollenen Waaren nach Indien jetzt ausserordentlich erleichtert.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. Juli 1882 gelangt für den Transport von Graphit (Reisblei, Wasserblei, Ofenschwärze, Pottloh) von Krems nach Dresden-Elbkai bei Aufgabe resp. Bezahlung für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen während der Elbschiffahrts-Saison 1882 ein directer Satz von 2,14 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Dresden, am 29. Juni 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1282)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. Am 1. Juli cr. tritt zum Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen nach Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 15. November 1881 ein Nachtrag II in Kraft, welcher Frachtsätze nach der neueröffneten Station Sadocka enthält. Breslau, den 27. Juni 1882. Directorium. (1283)

Nachbarlicher Güterverkehr mit Eutin-Lübeck. Zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen diesseitigen und Eutin-Lübecker Stationen vom 1. April 1878 tritt mit dem 1. Juli cr. der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält:

Ergänzung bezw. Berichtigung der speciellen Tarifvorschriften und der Ausnahme-Tarifsätze.

Exemplare des Nachtrages sind in unserem Verwaltungsbureau käuflich zu haben. Lübeck, den 29. Juni 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1284)

Zu den vom 15. Mai cr. ab giltigen Gütertarifen für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen andererseits sind Berichtigungsblätter herausgegeben und von den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich zu beziehen.

Soweit Frachterhöhungen hierdurch eintreten, gelten die neuen Frachtsätze erst vom 15. August cr. ab. Berlin, den 25. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1285)

Eisenverkehr von Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn nach Rumänien. Mit 15. Juli tritt ein Ausnahmetarif für den Artikel Eisen von den Stationen Igló, Leutschau, Kapsdorf, Krompach, Margiczán und Poprád Felka der Kaschau-Oderberger Bahn nach Stationen der Rumänischen Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, mit bedeutend ermässigten Frachtsätzen via Legenye Mihalyi-Chyrów-Stanislau in Wirksamkeit. Wien, am 28. Juni 1882. Die Verbandverwaltungen. (1286)

K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien. Mit 1. Juli d. J. tritt für die westlichen Staatsbahnen (K. K. Niederösterreichischen Staatsbahnen einschliesslich Donau-Uferbahn, Tarvis-Pontafel und Braunau-Strasswalchen) sowie vom Staate betriebenen Privatbahnen (Kaiserin Elisabethbahn und Kronprinz Rudolfbahn) ein einheitlicher Kilometerzeiger in Wirksamkeit.

Derselbe gelangt bis auf Weiteres nur für den Personenverkehr in Anwendung, während er für den Güterverkehr erst nach Neuaufnahme des Gütertarifes Giltigkeit erhält.

Sowohl von unserem commerciellen Bureau, als auch von den Stationen der diesseitigen Linien kann der Kilometerzeiger käuflich bezogen werden. Wien, im Juni 1882. Die K. K. Direction. (1287)

Zum Tarife für den Verkehr zwischen den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirectionen Köln (linksrheinisch) und Hannover ist ein vom 1. Juli cr. ab gültiger Nachtrag erschienen, welcher Berichtigungen bezw. Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Stations-Tariftabellen enthält. Der Nachtrag kann in den Güterexpeditionen eingesehen, auch daselbst käuflich bezogen werden. Hannover, den 28. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1288)

Zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Westdeutschen Eisenbahnverbande ist der 7. Nachtrag, gültig vom 15. Juli d. J. ab, erschienen, welcher von den Verbandsstationen bezogen werden kann.

Derselbe enthält einige Aenderungen bezw. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. Hannover, den 24. Juni 1882. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1289)

Oberschlesische Eisenbahn. Der unter dem 19. December v. J. für Schienen, Schienenbefestigungs-Gegenstände, Bandagen, Achsen, welche nachweislich nach den unteren Donauländern bestimmt sind, in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür von Königshütte nach Oderberg trans. publicirte Ausnahme-Frachtsatz wird vom 1. Juli d. J. ab von 0,41 ℳ auf 0,36 ℳ pro 100 kg widerruflich ermässigt. Breslau, den 1. Juli 1882. Königliche Direction. (1290)

Am 10. Juli cr. treten für die Beförderung von Petroleum, Petroleumäther und Naphtha in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von den Stationen Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn-), Brake, Elsfleth und Nordenhamm nach Köln und südlich von Köln gelegenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), ferner nach Stationen der Bahnstrecke Kalk-Ehrenbreitstein sowie nach Deutz und einzelnen in der Richtung von Bremen vor Köln bezw. Deutz und Kalk gelegenen Stationen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, den 29. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1292)

Am 1. Juli d. Js. tritt an Stelle und unter Aufhebung des Heftes 2 des Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr vom 1. Januar 1881 nebst Nachtrags I, sowie der bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze des Gütertarifs vom 1. April 1881 nebst Nachträgen I und II für den Verkehr zwischen Stationen der ehemaligen Saarbrücker, Rhein-Nahe und Moselbahn incl. Coblenz N. B. einer- und Stationen der Main-Neckarbahn andererseits ein neues Heft 2 zu dem Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr in Kraft. Dasselbe enthält, abgesehen von dem Specialtarif III, in welchem in einzelnen Relationen Frachterhöhungen von 0,01 ℳ bis 0,06 ℳ pro 100 kg eintreten, ermässigte oder den bisherigen gleiche Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) (excl. Conz und den Stationen des Betriebsamts-Bezirks Saarbrücken) einer- und Stationen der Main-Neckarbahn andererseits.

Die bisherigen billigeren Frachtsätze bleiben noch bis zum 15. August d. J. in Kraft.

Der Verkehr zwischen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen, Stationen der Main-Neckarbahn einer- und den Stationen Auw, Birresborn, Cordel, Densborn, Erdorf, Gerolstein, Hillesheim, Kyllburg, Mürlenbach, Philippsheim, Quint und Speicher des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits wird aufgehoben, da das Heft 2 des Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Badischen Verkehr vom 1. Juli d. J. niedrigere Entfernungen bezw. Frachtsätze enthält.

Ferner tritt im Verkehr zwischen den Stationen Grosssachsen, Ladenburg und Weinheim der Main-Neckarbahn einer- und den vorbezeichneten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits an Stelle der Route Coblenz-Rüdesheim-Frankfurt a/M. die Route Conz-Bexbach-Mannheim.

Bei Frachtbrief-Vorschrift kann unter Anwendung der bisherigen höheren Frachtsätze noch bis zum 15. August d. J. über die bisherigen Routen expedirt werden.

Preis des Tarifheftes 2 0,25 ℳ

Zu den Heften 3 und 4 des Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr vom 1. Januar 1881 tritt am 1. Juli d. J. je ein Nachtrag (II) in Kraft. Es enthalten:

a) Der Nachtrag II zum Tarifheft 3: Aufnahme der Stationen Altenberge, Berghorst, Hugo, Metelen, Nordwalde, Ochtrup und Stockum des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) in den Tarif, Aufhebung der Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Station Herne H., Beschränkung des Verkehrs von und nach der Station Bodelschwingh, Aenderung bezw. Ergänzung der Classification des Ausnahmetarifs 2 und Berichtigungen;

b) Der Nachtrag II zum Tarifheft 4 Aufnahme der Stationen der Strecken Meschede-Holzminden resp. Gerstungen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld in den Tarif — unter Aufhebung der bezüglichen höheren Frachtsätze des West- und Nordwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. August 1878, Hefte 150 und 159 und der dazu erschienenen Ergänzungsblätter —, Aenderungen in den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderung bezw. Ergänzung der Classification des Ausnahmetarifs 2 und Berichtigungen. Preis der Nachträge je 0,10 ℳ Köln, den 30. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1293)

Am 1. Juli d. J. treten im **Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande** — unter Aufhebung der betreffenden Ausnahmetarife vom 1. November 1880 bezw. 1. Mai 1881 nebst Nachträgen — neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Cokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn: a) nach Stationen der Berlin-Hamburger, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, der Parchim-Ludwigsluster, der Paulinenaue-Neuruppiner und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn; b) nach Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marsch-, der Westholsteinischen, der Kreis-Oldenburger, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker und der Unter-Elbeschen Eisenbahn in Kraft. Verkaufspreis je 15 ₰.

Die neuen Ausnahmetarife enthalten ausser den bisher gültigen Ausnahme-Frachtsätzen neue Frachtsätze für die Stationen Waren der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, Perleberg der Wittenberge-Perleberger und Altenbruch, Hechthausen und Neugraben der Unter-Elbeschen Eisenbahn, ferner ermässigte Frachtsätze für einzelne Berlin-Hamburger Stationen und für sämmtliche Stationen der Unter-Elbe'schen Eisenbahn. Köln, den 30. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.) (1294)

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen am Ende des Monats Mai 1882.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
			Im Monat Mai						In der Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai betrug die Einnahme	
			wurden befördert		betrug die Einnahme					
ezeichnung der senbahnen.	Jahr	Betriebslänge Ende des Monats Mai	Personen	Güter	aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt	aus dem Güterverkehr überhaupt	aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt	aus sämmtlichen Einnahmequellen auf 1 km	aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt	aus sämmtlichen Einnahmequellen auf 1 km
							gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres
		km	Anzahl	Tonnen	M.	M.	M. (M.)	M. (M.)	M. (M.)	M. (M.)
[auptbahnen.*)										
I. Staatsbahnen sonstige vom Staate igene Rechnung verwaltete Bahnen.										
aseisenb. in Elsass-	1882	1 242,93	918 000	543 000	890 000	2 120 000	3 180 000	2 558	14 577 000	11 985
hringen gegen	1881	+ 103,80	+ 125 080	+ 18 679	+ 119 328	+ 70 326	+ 193 354 (+ 290 100)	— 64 (+ 21)	+ 803 486 (+1 024 800)	— 229 (— 34)
ssische Staatseisenbahnen: erwaltungsbezirk										
r Königl. Eisenbahn- ·ction Berlin (einschl.	1882	1 675,52	2 192 466	513 092	1 540 358	2 847 424	4 820 107	2 896	—	—
;erm.-Schwedt) gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
r Königl. Eisenbahn-	1882	2 576,11	767 920	304 151	1 410 331	2 172 442	3 669 447	1 424	—	—
ct. Bromberg gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
r Königl. Eisenbahn-	1882	1 887,97	1 223 021	929 648	1 600 000	3 700 000	5 340 000	2 828	—	—
ct. Hannover gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
r Königl. Eisenbahn-	1882	1 144,37	963 225	481 216	874 950	1 714 890	2 736 770	2 392	—	—
ct. Frankf. a/M. gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
r Königl. Eisenbahn- ction Magdeburg	1882	1 467,70	1 013 944	525 992	1 441 873	2 477 902	4 240 807	2 889	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
r Königl. Eisenbahn- ction Köln (links-	1882	1 238,44	1 140 000	1 007 000	1 244 000	2 484 000	3 947 000	3 187	—	—
nische) gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
r Königl. Eisenbahn- ction Köln (rechts-	1882	1 728,03	976 413	1 733 078	999 651	4 203 640	5 393 791	3 121	—	—
nische) gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ergisch-Märkische E.	1882	1 435,56	1 524 058	1 810 400	1 184 986	4 068 241	5 853 957	4 078	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
hüringische Eisenb.	1882	503,91	486 951	244 265	580 090	1 004 229	1 715 994	3 405	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
erlin-Görlitzer E. .	1882	331,15	195 804	84 126	161 583	293 600	489 319	1 467	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ttbus-Grossenhain.	1882	154,74	39 483	39 660	32 229	119 005	163 234	1 055	—	—
. 2a verwaltet) gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
uhld-Lauchhammer	1882	6,61	1 945	1 335	285	1 186	1 471	222	—	—
. 2a verwaltet) gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ein-Nahe Eisenb. .	1882	121,59	134 800	66 200	86 800	167 400	282 200	2 321	—	—
2f verwaltet) gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa 2	1882	14 271,70	—	—	—	—	38 654 097	2 710	188 081 897	13 194
gegen	1881	+ 153,93	—	—	—	—	+2 742 178 (+3717670)	+ 166 (+ 235)	+10372004 (+15319008)	+ 602 (+ 952)
sische Staatseisenb.	1882	2 023,95	1 969 499	856 102	1 699 390	3 703 851	5 683 459	2 808	26 962 057	13 322
gegen	1881	+ 6,52	+ 374 593	+ 11 400	+ 378 138	+ 140 130	+ 526 902 (+ 501 401)	+ 252 (+ 239)	+1 428 344 (+1469736)	+ 665 (+ 686)
temb. Staatseisenb.	1882	1 533,17	1 031 729	262 016	961 677	1 314 250	2 416 813	1 576	10 489 435	6 842
gegen	1881	+ 5,13	+ 84 742	— 10 105	+ 126 421	— 80 932	+ 53 181 (+ 114 797)	+ 29 (+ 69)	+ 302 513 (+ 516 575)	+ 175 (+ 315)
sche Staatseisenb. .	1882	1 317,26	707 764	361 675	1 047 935	1 052 777	2 727 771	2 068	11 575 763	8 773
gegen	1881	—	+ 53 776	— 1 370	+ 123 782	+ 50 084	+ 162 252 (+ 335 852)	+ 120 (+ 252)	+ 526 385 (+1765276)	+ 385 (+1325)
-Neckar Eisenbahn	1882	94,50	250 000	39 000	197 000	162 000	389 000	4 116	1 709 000	18 085
gegen	1881	—	+ 2 759	— 147	+ 1 703	— 2 138	+ 132 (+ 503)	+ 1 (+ 5)	+ 11 570 (— 45 141)	+ 123 (— 477)
hessische Eisenb. .	1882	175,73	44 222	10 879	35 902	28 882	66 320	377	340 385	1 937
gegen	1881	—	+ 3 923	— 7 924	+ 4 824	— 18 261	— 13 798 (— 13 670)	— 79 (— 78)	— 39 544 (— 32 595)	— 225 (— 185)
burgische Staats-	1882	290,25	142 202	40 312	117 602	139 192	267 362	921	1 155 030	3 979
bahnen gegen	1881	—	+ 29 178	— 3 459	+ 19 863	— 10 090	+ 10 432 (+ 15 108)	+ 36 (+ 52)	— 14 201 (+ 26 111)	— 49 (+ 90)
lmshaven - Olden-	1882	52,37	41 434	10 744	31 981	23 042	55 878	1 067	234 051	4 469
ger Eisenb. gegen	1881	—	+ 10 753	— 1 395	+ 8 655	— 1 125	+ 7 576 (+ 7 850)	+ 145 (+ 150)	+ 9 160 (+ 9 225)	+ 175 (+ 176)
Summa A. I.	1882	21 001,86	—	—	—	—	53 440 700	2 546	255 124 618	12 167
gegen	1881	+ 269,38	—	—	—	—	+ 3682209 (+4969611)	+ 146 (+ 208)	+13399717 (+20052995)	+ 505 (+ 826)
Privatbahnen unter taatsverwaltung.										
n-Dresdener Eisenb.	1882	182,28	62 598	30 004	73 008	126 283	214 401	1 176	1 107 075	6 073
gegen	1881	—	+ 9 828	— 1 160	+ 1 895	— 2 340	— 5 173 (— 26 239)	— 29 (— 144)	— 72 730 (— 90 445)	— 399 (— 497)
a-Ohrdufer Eisenb.	1882	17,35	11 452	2 134	7 368	4 428	12 110	698	46 234	2 665
. 2i verwaltet) gegen	1881	—	+ 2 224	+ 180	+ 1 564	+ 419	+ 1 966 (+ 2 642)	+ 113 (+ 152)	+ 5 290 (— 82 253)	+ 305 (+ 476)
-Sorau-Gubener E.	1882	298,13	102 601	78 054	114 909	336 239	478 825	1 606	2 267 878	7 607
gegen	1881	—	+ 6 725	— 1 070	+ 18 807	— 12 798	— 454 (— 1 925)	— 2 (— 7)	— 8 921 (— 225 196)	— 30 (— 755)

*) Einschliesslich der zugehörigen Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
13	Märkisch-Posener Eisenb.	1882	282,03	64 889	51 893	121 079	155 260	283 086	1 003	1 420 313	5 036
	gegen	1881	+ 10,00	+ 13 146	— 1 044	+ 19 300	— 2 097	+ 10 904 (+ 7 202)	+ 3 (— 11)	+ 75 785 (+ 81 194)	+ 93 (+
14	Münster-Enscheder B. .	1882	56,46	20 336	4 381	12 230	9 340	24 428	433	118 310	2 095
	gegen	1881	—	+ 1 737	+ 16	+ 1 487	— 1 138	+ 625 (— 3 957)	+ 17 (— 65)	+ 5 173 (— 32 084)	+ 117 (—
15	Oberschlesische Eisenb.										
	a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Oppeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1882	872,26	395 202	682 744	421 179	2 389 727	3 241 393	3 919	16 337 626	19 778
	gegen	1881	+ 2,80	+ 53 128	+ 30 030	+ 70 742	+ 24 991	+ 48 065 (+148 630)	+ 45 (+ 167)	+ 476 479 (+1092845)	+ 540 (+
	b) Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	1882	211,08	88 673	123 666	122 815	403 615	603 689	2 860	3 150 025	14 923
	gegen	1881	—	+ 18 256	+ 13 766	+ 21 962	— 26 870	— 13 401 (— 6 352)	— 63 (— 30)	+ 16 130 (+ 93 828)	+ 76 (+
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische Zweigbahn	1882	375,78	189 728	159 767	169 504	369 153	647 857	1 724	3 107 127	8 268
	gegen	1881	—	+ 31 205	+ 5 930	+ 34 729	+ 4 768	+ 28 759 (+ 47 066)	+ 76 (+ 125)	— 126 174 (+274 853)	+ 335 (+
	d) Stargard-Posener E. .	1882	172,31	40 182	43 195	51 930	133 887	231 747	1 345	1 214 907	7 051
	gegen	1881	—	+ 5 923	+ 9 073	+ 5 928	+ 1 404	+ 1 353 (— 27 560)	+ 8 (— 160)	— 17 019 (— 56 120)	— 98 (—
16	Zittau-Reichenberger E.	1882	26,40	32 582	20 148	18 978	36 158	60 591	2 295	254 875	9 654
	gegen	1881	—	+ 6 784	+ 1 270	+ 3 725	+ 2 965	+ 6 576 (+ 10 356)	+ 249 (+ 392)	+ 10 958 (+ 15 690)	+ 415 (+
	Summa A. II.	1882	2 449,08	—	—	—	—	5 798 427	2 368	29 024 370	11 857
	gegen	1881	+ 12,80	—	—	—	—	+ 79 220 (+149 836)	+ 20 (+ 49)	+ 617 219 (+1162818)	+ 197 (+
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
17	Altona-Kieler Eisenbahn	1882	288,35	276 640	56 812	267 901	282 902	596 351	2 068	2 773 808	9 620
	gegen	1881	—	+ 42 717	— 7 906	+ 58 220	— 14 622	+ 43 655 (+ 82 722)	+ 151 (+ 287)	+ 144 440 (+336 376)	+ 501 (+
18	Berlin-Anhaltische E. .	1882	431,10	309 719	165 498	530 100	702 000	1 312 100	3 044	5 765 780	13 375
	gegen	1881	—	+ 58 437	— 1 054	+ 78 992	— 6 179	+ 62 813 (+ 76 380)	+ 146 (+ 178)	+ 163 674 (+237 880)	+ 308 (+
19	Berlin-Hamburger E. .	1882	440,11	239 215	70 129	493 599	720 307	1 307 487	2 971	6 941 780	15 773
	gegen	1881	—	+ 50 728	— 26 121	+ 142 294	— 133 153	— 17 278 (+ 13 794)	— 39 (+ 32)	— 317 486 (—179 534)	— 721 (—
20	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1882	601,96	239 459	186 782	283 976	663 673	1 047 921	1 741	5 077 256	8 435
	gegen	1881	—	+ 50 804	+ 850	+ 61 820	+ 19 417	+ 84 613 (+ 80 447)	+ 141 (+ 134)	+ 189 428 (+170 950)	+ 315 (+
21	Dortm.-Gronau-Ensch. E.	1882	99,26	35 978	55 140	19 765	62 335	91 560	920	462 192	4 644
	gegen	1881	—	+ 6 260	+ 11 442	+ 2 580	+ 3 366	— 9 194 (+ 11 724)	— 92 (+ 84)	— 19 416 (+ 52 207)	— 195 (+
22	Holsteinische Marschb. .	1882	96,50	37 883	8 306	34 412	21 975	60 315	625	318 393	3 299
	gegen	1881	—	+ 3 382	— 2 053	+ 6 228	— 4 075	+ 2 153 (+ 5 083)	+ 22 (+ 53)	+ 24 898 (+ 37 680)	+ 258 (+
23	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1882	110,69	87 071	48 125	133 385	202 318	337 903	3 053	1 461 907	13 207
	gegen	1881	—	+ 18 706	+ 202	+ 34 694	+ 2 246	+ 35 410 (+ 52 582)	+ 320 (+ 475)	+ 185 269 (+267 538)	+1 674 (+
24	Marienburg-Mlawkaer E.	1882	143,03	21 511	60 471	30 202	282 050	329 672	2 305	1 242 254	8 685
	gegen	1881	—	+ 3 209	+ 40 443	+ 7 456	+ 202 342	+215 232 (+209 277)	+1505 (+1463)	+ 662 981 (+650 508)	+4 635 (+
25	Nordhausen-Erfurter E.	1882	131,06	39 841	21 472	33 550	55 684	99 619	760	498 282	3 802
	gegen	1881	—	+ 3 532	— 6 582	+ 2 674	— 5 571	— 18 271 (— 12 967)	— 140 (— 99)	— 51 322 (— 52 077)	— 392 (—
26	Oberlausitzer Eisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1882	151,14	25 591	12 069	22 600	34 530	59 130	391	296 310	1 961
	gegen	1881	—	+ 5 563	— 1 540	+ 4 209	— 1 777	+ 2 432 (+ 9 712)	+ 16 (+ 64)	+ 6 611 (+ 27 302)	+ 44 (+
27	Oels-Gnesener Eisenbahn	1882	159,71	27 002	16 897	31 928	52 954	99 538	623	492 357	3 083
	gegen	1881	—	+ 3 018	+ 3 688	+ 5 846	+ 9 618	+ 15 464 (+ 14 486)	+ 97 (+ 90)	+ 25 908 (+ 27 751)	+ 162 (+
28	Ostpreussische Südbahn	1882	242,84	88 445	61 624	97 741	340 609	447 350	1 842	1 872 565	7 711
	gegen	1881	—	+ 29 742	+ 33 236	+ 27 764	+ 184 605	+206 093 (+230 663)	+ 849 (+ 950)	+ 662 172 (+702 740)	+2 727 (+
29	Posen-Kreuzburger E. .	1882	203,70	29 383	28 200	40 742	107 391	162 020	795	789 871	3 878
	gegen	1881	—	+ 1 567	+ 5 513	+ 6 233	+ 8 911	+ 16 722 (+ 20 145)	+ 82 (+ 99)	+ 61 225 (+ 77 260)	+ 301 (+
30	Rechte-Oder-Ufer Eisenb.	1882	317,99	103 407	149 287	119 370	621 840	802 210	2 523	3 925 777	12 346
	gegen	1881	—	+ 21 678	+ 10 423	+ 21 285	+ 64 246	+ 86 531 (+110 640)	+ 272 (+ 348)	+ 7 210 (+ 48 585)	+ 23 (+
31	Schleswigsche Eisenb. .	1882	233,43	64 944	13 832	92 873	140 093	255 221	1 093	1 151 562	4 933
	gegen	1881	—	+ 5 345	— 3 068	+ 3 316	— 17 035	— 14 265 (+ 13 429)	— 61 (+ 57)	— 45 493 (+ 49 696)	— 195 (+
32	Tilsit-Insterburger E. .	1882	53,82	14 210	6 545	18 579	19 724	48 026	892	210 827	3 917
	gegen	1881	—	+ 3 767	+ 1 109	+ 4 039	+ 153	+ 3 451 (+ 2 798)	+ 64 (+ 52)	+ 8 382 (+ 5 469)	+ 155 (+
33	Unterelbesche Eisenb. .	1882	105,40	48 109	2 778	44 084	12 038	57 772	548	235 815	2 237
	gegen	1881	+ 61,40	+ 30 356	+ 222	+ 30 212	+ 3 899	+ 34 942 (+ 34 951)	+ 29 (+ 29)	+ 188 394 (+188 406)	— 432 (—
34	Braunschweigische E. .	1882	344,34	—	—	217 538	502 653	724 841	2 105	3 529 384	10 250
	gegen	1881	—	—	—	+ 37 884	— 20 758	+ 17 545 (+ 7 893)	+ 51 (+ 23)	— 76 540 (—212 849)	— 222 (—
35	Eutin-Lübecker Eisenb.	1882	33,00	24 090	2 231	18 117	7 150	26 635	807	110 644	3 353
	gegen	1881	—	+ 6 650	— 339	5 078	— 648	+ 3 682 (+ 2 186)	+ 111 (+ 66)	+ 364 (+ 8 703)	+ 11 (+
36	Hessische Ludwigsbahn:										
	a) nicht garant. Linien	1882	527,26	529 737	223 832	461 280	606 173	1 100 128	2 130	4 836 140	9 927
	gegen	1881	+ 55,68	+ 103 552	+ 22 086	+ 56 606	+ 24 890	+ 77 022 (+ 94 118)	— 40 (— 3)	+ 334 347 (+426 059)	+ 381 (+
	b) garantirte Linien .	1882	179,15	135 677	68 489	65 582	74 341	143 142	799	627 488	3 503
	gegen	1881	—	+ 18 317	+ 10 068	+ 8 435	+ 8 479	+ 16 957 (+ 14 602)	+ 95 (+ 82)	+ 53 620 (+ 48 771)	+ 300 (+
37	Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn .	1882	349,17	105 296	27 453	191 102	170 721	384 135	1 100	1 856 855	5 318
	gegen	1881	—	+ 19 181	— 2 575	+ 34 983	— 18 629	+ 16 802 (+ 31 441)	+ 48 (+ 90)	— 112 895 (— 67 007)	— 323 (—
38	Saal-Eisenbahn	1882	74,80	50 689	13 777	34 391	37 772	81 631	1 091	337 145	4 507
	gegen	1881	—	+ 11 623	— 1 046	+ 9 021	+ 1 270	+ 9 578 (+ 19 549)	+ 128 (+ 261)	+ 20 196 (+ 72 059)	+ 270 (+
39	Weimar-Geraer E. . . .	1882	68,65	34 221	10 722	36 795	22 640	61 474	895	257 886	3 757
	gegen	1881	—	+ 8 959	— 2 788	+ 10 267	— 1 723	+ 8 367 (+ 10 733)	+ 121 (+ 156)	+ 19 871 (+ 36 847)	+ 290 (+
40	Wernshausen-Schmalkaldener E.	1882	7,00	2 102	2 438	725	4 018	5 133	733	23 245	3 321
	gegen	1881	—	— 107	+ 159	— 62	+ 1 010	+ 978 (+ 1 298)	+ 139 (+ 185)	+ 4 233 (+ 4 669)	+ 605 (+
41	Werra-Eisenbahn . . .	1882	172,00	60 802	35 632	86 927	161 223	272 450	1 584	1 224 504	7 119
	gegen	1881	—	+ 14 370	— 937	+ 14 475	+ 10 032	+ 24 707 (+ 40 374)	+ 144 (+ 235)	+ 83 036 (+131 579)	+ 483 (+
	Summa A. III.	1882	5 565,46	—	—	—	—	9 913 764	1 785	46 320 027	8 383
	gegen	1881	+ 117,08	—	—	—	—	+ 926 141 (+1178060)	+ 135 (+ 182)	+ 2223107 (+3097568)	+ 250 (+
	Summa A.	1882	29 016,40	—	—	—	—	69 152 891	2 385	330 469 015	11 41[illegible]
	gegen	1881	+ 399,26	—	—	—	—	+4687570 (+6297507)	+ 132 (+ 189)	+16240043 (+24313381)	+ 427 (+

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Bahnen untergeordneter Bedeutung.										
Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
nburg-Zeitzer E. .	1882	25,15	19 229	34 218	7 916	52 459	66 781	2 655	319 187	12 691
gegen	1881	—	+ 3 121	— 755	+ 1 163	+ 1 213	+ 3 387 (+ 8 800)	+ 134 (+ 350)	+ 18 404 (+ 48 378)	+ 731 (+1923)
hwitz-Meuselwitzer	1882	27,79	19 787	22 481	7 728	28 712	44 361	1 596	206 735	7 439
enbahn gegen	1881	—	+ 4 371	+ 1 658	+ 1 455	+ 3 179	+ 6 173 (+ 11 380)	+ 222 (+ 409)	+ 38 883 (+ 71 532)	+1399 (+2574)
Summa B. I.	1882	52,94	—	—	—	—	111 142	2 099	525 922	9 934
gegen	1881	—	—	—	—	—	+ 9 560 (+ 20 180)	+ 180 (+ 381)	+ 57 287 (+119 910)	+1082 (+2265)
Privatbahnen unter gener Verwaltung.										
hen-Jülicher E. . .	1882	28,97	15 571	49 220	4 090	39 648	51 220	1 768	260 344	8 987
gegen	1881	—	+ 171	+ 3 616	+ 27	+ 1 444	+ 1 337 (+ 3 024)	+ 46 (+ 104)	+ 18 071 (+ 23 208)	+ 624 (+ 801)
lau-Warschauer E. .	1882	55,34	12 916	11 823	11 105	23 784	37 841	684	176 329	3 186
gegen	1881	—	+ 429	+ 1 446	+ 165	+ 4 591	+ 4 756 (+ 4 046)	+ 86 (+ 73)	+ 20 788 (+ 24 156)	+ 375 (+ 436)
elder Eisenbahn . .	1882	52,09	45 444	3 663	13 891	4 329	21 136	406	126 347	2 426
gegen	1881	—	+ 4 159	+ 338	+ 1 351	+ 170	+ 3 435 (+ 3 435)	+ 32 (+ 32)	+ 40 829 (+ 40 829)	+ 431 (+ 431)
-Eckernförde-Flens-	1882	78,80	26 623	1 832	24 351	7 763	32 742	416	133 779	1 698
rger Eisenb. gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
s-Oldenburger E. .	1882	24,00	4 742	645	3 308	1 694	5 183	216	25 239	1 052
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
tholsteinische E. . .	1882	89,50	19 101	3 761	15 596	13 217	28 873	323	141 130	1 577
gegen	1881	—	— 1 606	— 482	+ 3 400	— 93	+ 3 195 (+ 3 164)	+ 36 (+ 36)	+ 25 546 (+ 28 520)	+ 286 (+ 319)
berstadt-Blankenbur-	1882	24,50	15 340	6 052	7 600	8 300	17 400	710	79 960	3 264
Eisenbahn gegen	1881	—	+ 1 621	— 107	+ 2 395	— 1 054	+ 1 503 (+ 1 395)	+ 61 (+ 57)	— 5 644 (— 3 445)	— 230 (— 140)
Summa B. II.	1882	353,20	—	—	—	—	194 395	550	943 128	2 670
gegen	1881	+ 102,80	—	—	—	—	+ 52 151 (+ 52 989)	— 29 (— 26)	+ 258 608 (+ 272 286)	— 168 (— 112)
Summa B.	1882	406,14	—	—	—	—	305 537	752	1 469 050	3 617
gegen	1881	+ 102,80	—	—	—	—	+ 61 711 (+ 73 169)	— 64 (— 26)	+ 315 895 (+ 392 196)	— 304 (+ 44)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Tilsit-Insterburger Eisenbahn. Der Tarifsatz für die Beförderung von Wagenladungs-Gütern zwischen dem Bahnhofe Tilsit und dem Memelstrom wird vom 1. Juli d. J. ab auf 1,50 ℳ bis 0,50 ℳ ermässigt. Tilsit, 28. Juni 1882. Der Verwaltungsrath. (1291)

Am 10. Juli cr. treten im **Rheinischen Nachbarverkehr** directe Frachtsätze des Ausnahmetarifs E für die Beförderung von Basalt etc. von verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) nach den Bergisch-Märkischen Stationen Gerresheim, Grafenberg, Hösel, Rath und Ratingen, sowie von Stationen des Bezirks Köln (linksrheinisch) nach Gerresheim K. r. in Kraft, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind. Köln, den 30. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1295)

Von den in unserer Bekanntmachung vom 28. v. Mts. sub 4 und 5 aufgeführten **Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc.** in Sendungen von 50 000 Kilogramm von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld nach den Elbe- und Weserhafen-Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover ist eine neue Ausgabe — mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. — erschienen, in welcher alle bisher eingetretenen Aenderungen Berücksichtigung gefunden haben. Verkaufs-Exemplare sind bei den betr. Güter-Expeditionen sowie in unserem Geschäftslocale hierselbst zum Preise von je 0,15 ℳ zu haben. Köln, den 29. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1296)

Zum Gütertarif des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1882 ist ein vom 1. Juli cr. ab gültiger Nachtrag I erschienen; derselbe enthält:
I. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Eutin, Station der Altona-Kieler Eisenbahn, und Gr. Schlamin, Lensahn und Oldenburg, Stationen der Kreis Oldenburger Eisenbahn,
II. Tarifsätze der Classe A 2 und des Specialtarifs III zwischen Itzehoe, Station der Holsteinischen Marschbahn, und Bollersleben, Bülderup-Bau, Jeising-Hostrup, Jübek, Ohrstedt, Owschlag, Rickling, Rothenkrug, Sommerstedt, Woyens, Stationen der Altona-Kieler Eisenbahn,
III. Berichtigungen.
Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 30. Juni 1882. Namens der Verwaltungen des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbandes: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (1297)

Für Braunkohlen und Braunkohlen-Briquettes von Förderstedt, Frose, Völpke und Helmstedt nach Berlin (Anhalter Bahnhof) treten mit dem 1. Juli cr. directe Frachtsätze in Kraft. Näheres bei den Expeditionen. Magdeburg, den 30. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1298)

Saarbrücken-Pfälzischer Güter-Verkehr. Am 1. Juli cr. erscheint zum Saarbrücken-Pfälzischen Gütertarifhefte III vom 1. Februar 1881 der II. Nachtrag, welcher zum Theil ermässigte Frachtsätze zwischen Ludwigshafen, Bobenheim, Frankenthal und Oggersheim und den Moselbahnstationen enthält. Preis 0,05 ℳ. Köln, den 30. Juni 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (linkrheinische). (1299)

Kohlen-Verkehr mit Groesbeck und Nymegen. Am 1. September d. J. treten die Sätze des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. gültig vom 15. October 1880 von Zechen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Groesbeck und Nymegen ausser Kraft. Köln, den 15. Juli 1882. Kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1300)

Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Zum Tarif, Theil I, für die Niederländisch-, resp. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbände vom 1. Januar 1880 tritt der Nachtrag V mit dem 15. August cr. in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen des Haupttarifes, Bestimmung wegen Ausschliessung einzelner Artikel von der directen Abfertigung, sowie Aenderungen in den allgemeinen Tarifvorschriften für den Transport von Gütern (Beschränkung der directen Expedition von Gold- und Silberbarren-Transporten in Quantitäten unter 2 500 kg) und Abänderungen der Güterclassification. Exemplare können von den bekannten Dienststellen der Verbandverwaltungen bezogen werden. Berlin, den 3. Juli 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Ungarischen Verbandes. (1301)

Für Salztransporte in Wagenladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief von Erfurt nach Dresden Friedrichstadt kommt am 1. Juli cr. ein directer Frachtsatz von 0,66 ℳ pro 100 kg zur Einführung.
Auskunft ertheilen die betr. Güterexpeditionen. Erfurt, den 25. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1302)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband. Am 15. Juli cr. tritt zum Tarifheft 1 Nachtrag XXVI in Kraft. Derselbe enthält:
Neue, bezw. ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Amorbach, Aschaffenburg, Miltenberg, Oberneuburg, Kronach, Neusorg und Kirchenlamitz der Bayerischen Staatsbahn; neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 a und b für den Transport von Europäischem Holz etc. zwischen den Stationen Erlangen, Georgensmünd und Neustadt a. d. A. der Bayerischen Staatsbahn einer- und den Werrabahn-Stationen andererseits; Tarifsätze für Schwerspath von Wernshausen nach Passau

trans. und für Kalk von Aschaffenburg nach Grimmenthal; sowie Berichtigungen. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Nachtragsexemplare zum Preise von 0,10 ℳ zu haben sind. Erfurt, den 28. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1303)

Im Verkehre zwischen dem Unterstadt-Bahnhofe in Cassel und Bayerischen Stationen findet vom 1. Juli cr. ab eine directe Abfertigung von Frachtgut zu den für die Bergisch-Märkische Station Cassel bestehenden Tarifsätzen statt. Hannover, den 29. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1304)

Am 15. August d. J. treten die in den Ausnahmetarifen vom 15. Februar 1877 bezw. vom 1. April 1878 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets nach Belgien enthaltenen directen Ausnahmefrachtsätze von den Stationen Alsdorf, Eschweiler und Stolberg des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und den Stationen Würselen, Morsbach und Höngen der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach den Stationen Deurnelez-Diest, Tessenderlóo, Oosthamquaed-Mechelen, Heppen, Bourg-Léopold, Haelen, Leau, Neer-Linter, Tirlemont und Geet-Betz der Belgischen Staatsbahn ausser Kraft.

Bezügliche Sendungen werden von da ab in Diest bezw. St. Trond, Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn, umkartirt, womit eine Frachtermässigung verbunden ist. Köln, den 3. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1305)

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. August 1882 tritt der VI. Nachtrag zum Böhmisch-Norddeutschen Kohlentarife vom 1. September 1878 in Kraft, enthaltend:

I. Neue bezw. geänderte Frachtsätze.
II. Berichtigungen und Ergänzungen.
III. Ein neues Verzeichniss der Zechenbahn-Frachten.

Zu erhalten bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen. Prag, am 26. Juni 1882. Die Generaldirection der a. p. Buschtêhrader Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1306)

Mit dem 20. Juli l. J. gelangt ein Nachtrag II zum Galizisch-Elbeumschlag-Getreidetarif vom 10. November 1881 zur Einführung, welcher besonders ermässigte Frachtsätze für solche Sendungen enthält, welche mit direct nach Hamburg via Laube resp. Tetschen-Bodenbach Landungs-Platz lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Exemplare sind bei den betheiligten Bahnen zu beziehen. Wien, 3. Juli 1882. Die Generaldirection der K. K. pr. Galizischen Carl-Ludwigbahn zugleich Namens der betheiligten Bahnen. (1307)

2. Wiedereröffnung.

Der Gütertraject zwischen Castel und Mainz ist seit dem 21. ds. Mts. wieder eröffnet. Frankfurt a/M., den 29. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection.

3. Ausloosungen etc.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Bei der am 1. Juli 1882 stattgehabten Verloosung der Prioritäts-Obligationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn sind in allen zehn Serien gezogen worden:

1. von den Schuldverschreibungen ddto 1. Januar 1861 die Nummern: 82 137 149 223 590 602 652 750 878 1092 1259 1383 1389 1411 1434 1503 1599 1809 1900 1936 2001 2090 2171 2418 2424 2448 2707 2722 2735 3059 3200 3294 3649 3662 3670 3779 3793 3907 3909 3912;

2. von den Schuldverschreibungen ddto 1. Juli 1869 die Nummern: 164 171 291 396 573 736 785 845 866 955;

3. von den Schuldverschreibungen ddto 1. Juli 1873 die Nummern: 158 241 260 473.

Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen werden vom 1. Januar 1883 angefangen, und zwar: die Prioritäts-Obligationen der Emissionen 1861 und 1869 bei der gesellschaftlichen Central-Cassa in Wien (I. Elisabethstrasse 9), bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. und bei der Filiale der K. K. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe in Prag; die Prioritäts-Obligationen der Emission 1873 aber bei den zwei erstgenannten Zahlstellen und ausserdem bei Merck, Finck & Cie. in München, bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin und bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig eingelöst.

Mit dem Termine der Fälligkeit der verloosten Schuldverschreibungen hört jede weitere Verzinsung derselben auf und sind daher bei deren Einkassirung auch sämmtliche, bis zu diesem Zeitpunkte noch nicht fällig gewordene, zu denselben gehörige Zinsabschnitte, sowie der Talon zurückzustellen. Wien, am 1. Juli 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (296)

4. Couponeinlösung.

Von der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft mit der Einlösung des Coupons No. 1 der 4 pCt. Eutin-Lübecker Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen beauftragt, bringen wir zur öffentlichen Kunde, dass die fraglichen Coupons vom 1. Juli 1882 ab

in Oldenburg an unserer Casse und bei der Oldenburgischen Spar- und Leihbank,
in Lübeck bei der Commerzbank,
in Frankfurt a/M. bei den Herren von Erlanger & Söhne,
in Schwerin bei der Mecklenburgischen Bank

eingelöst werden. Oldenburgische Landesbank. (293 B & W)

5. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln. Die Lieferung des Jahresbedarfs an Stahlguss-Bremsklötzen für Tender — circa 6 000 Stück im Gesammtgewichte von ca. 125 000 kg nach den in der Central-Maschinenwerkstätte zu Dortmund befindlichen Modellen — soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei unterzeichneter Dienststelle, Domhof 48 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch gegen Francoeinsendung von 0,50 ℳ portofrei von derselben bezogen werden. Zeichnungen und Modelle der Bremsklötze sind eventuell vorher in der Central-Maschinenwerkstätte in Dortmund einzusehen. Die Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift

Submission auf Tender-Bremsklötze

versehen, bis zum 3. Juli cr. Abends der unterzeichneten Dienststelle einzureichen, bei welcher die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 4. Juli cr., Vormittags 10 Uhr, erfolgen wird. Köln, den 21. Juni 1882. Maschinentechnisches Büreau. (291)

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Wir beabsichtigen die Anschaffung eines grösseren Quantums von Kesselblechen, ferner von einigen Tafeln geripptes Blech und Verkleidungsblech, von 48 Kurbel- und Kuppelstangen, von 58 Kolbenstangen, von 104 Kurbel- und Kuppelzapfen, von 10 Stück Achsen, von 400 schmiedeeisernen Bufferhülsen, von 425 Spiralfedern für Buffer, von 132 Stäben Façoneisen und von 7 Stäben Winkeleisen.

Eine Specification dieser Gegenstände, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen aufgeführt sind, kann von unserem Secretariat bezogen werden.

Lieferungsofferten sind bis zum 8. Juli d. J., Mittags 12 Uhr versiegelt und mit der Aufschrift „Material-Lieferung" versehen unserem Secretariat zuzustellen. Stuttgart, den 29. Juni 1882. K. Generaldirection der Staatseisenbahnen, Rechnungsabtheilung. Wrede. (295)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 52. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Berlin, den 10. Juli 1882.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Juni 1882“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 13 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Unfälle auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach der Vereins-Statistik pro 1880.

In der Vereins-Statistik giebt Col. 243 f., welche die Zahl der Tödtungen und Verletzungen von Personen auf je 1 000 000 Wagen-Achskilometer enthält, einen geeigneten Massstab für die Sicherheit des Betriebes der verschiedenen Bahnen im Jahre 1880. Nach der Vereins-Statistik pro 1880 gruppiren sich in dieser Beziehung die grösseren Deutschen Bahnen in nachstehender Reihenfolge:

		Col. 243 f.
1.	Oldenburgische Staatsbahnen	—
2.	Berlin-Stettiner Bahn	0,052
3.	Berlin-Anhaltische Bahn	0,055
4.	Thüringische Bahn	0,076
5.	Schleswigsche Bahnen	0,082
6.	Berlin-Hamburger Bahn	0,088
7.	Pfälzische Bahnen	0,095
8.	Märkisch-Posener Bahn	0,108
9.	Rhein-Nahe Bahn	0,112
10.	Sächsische Staatsbahnen	0,119
11.	Main-Neckar Bahn	0,128
12.	Altona-Kieler Bahn	0,146
13.	Ostpreussische Südbahn	0,153
14.	Berlin-Dresdener Bahn	0,164
15.	Directionsbezirk Berlin	0,166
16.	Braunschweigische Bahnen	0,175
17.	Directionsbezirk Frankfurt a/M.	0,180
18.	„ Hannover	0,181
19.	Oberschlesische Bahn	0,186
20.	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	0,188
21.	Werra-Bahn	0,191
22.	Württembergische Staatsbahnen	0,195
23.	Elsass-Lothringische Bahnen	0,200
24.	Berlin-Görlitzer Bahn	0,201
25.	Halle-Sorau-Gubener Bahn	0,214
26.	Directionsbezirk Bromberg	0,225
27.	Bergisch-Märkische Bahn	0,236
28.	Magdeburg-Halberstädter Bahn	0,251
29.	Köln-Mindener Bahn	0,268
30.	Rheinische Bahn	0,305
31.	Rechte Oder-Ufer-Bahn	0,309
32.	Hessische Ludwigsbahn	0,316
33.	Lübeck-Büchener Bahn	0,322
34.	Badische Staatsbahnen	0,335

Die Bayerischen Staatsbahnen sind in der vorstehenden Zusammenstellung nicht enthalten, weil dieselben nach anderen Grundsätzen wie die übrigen Deutschen Bahnen die vorgekommenen Verletzungen der Bahnbediensteten notirt haben.

Die grösseren Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen gruppiren sich bezüglich der Sicherheit des Betriebes im Jahre 1880 in nachstehender Reihenfolge:

		Col. 243 f.
1.	Böhmische Westbahn	0,024
2.	Böhmische Nordbahn	0,048
3.	Kaiser Ferdinands Nordbahn	0,094
4.	Buschtêhrader Bahn	0,104
5.	Ungarische Staatsbahn, nördliche Linien	0,117
6.	Oesterreichische Südbahn	0,129
7.	Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft	0,131
8.	Kaiser Franz-Josefbahn	0,140
9.	Pilsen-Priesener Bahn	0,144
10.	Kaiserin Elisabethbahn	0,149
11.	Kaschau-Oderberger Bahn	0,150
12.	Ungarische Staatsbahn, östliche Linien	0,154
13.	Aussig-Teplitzer Bahn	0,170
14.	Theissbahn	0,180
15.	Oesterreichische Nordwestbahn	0,209
16.	Galizische Karl-Ludwigbahn	0,227
17.	Ungarische Nordostbahn	0,251
18.	Lemberg-Czernowitzer Bahn	0,291
19.	Ungarische Westbahn	0,355
20.	Kronprinz Rudolfbahn	0,359
21.	Alföld-Fiumaner Bahn	0,375

Als Durchschnittszahlen ergab Col. 243 f. der Vereinsstatistik pro 1880 für die:

	Col. 243 f.
A. I. Deutschen Staatsbahnen	0,299
A. IIa) Deutschen Privatbahnen in Staatsverwaltung	0,207
A. IIb) „ „ „ Privatverwaltung	0,159
A. Deutschen Bahnen in Summa	0,261
B. Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	0,160
C. Andere Vereinsbahnen	0,273
Sämmtliche Vereinsbahnen	0,236

Demnach war im Jahre 1880 die durchschnittliche Sicherheit des Betriebes auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen fast ebenso gross wie auf den Deutschen Privatbahnen in Privatverwaltung, um etwa 0,3 grösser als auf den Deutschen Privatbahnen in Staatsverwaltung, um 0,87 grösser als auf den Deutschen Staatsbahnen und um 0,7 grösser als auf den übrigen Vereinsbahnen. Dabei ist aber zu bemerken, dass die bezüglichen Zahlen, welche als Massstab für die durchschnittliche Sicherheit des Betriebes hier benutzt sind, durch die bereits obenerwähnte abweichende Notirung der Bayerischen Staatsbahnen ein zu ungünstiges Durchschnittsresultat für die Deutschen Staatsbahnen liefern.

H. T.

Auszug aus dem Präliminarvertrag zur Sanirung der Prag-Duxer Bahn.

Zum Zwecke der Tilgung der am 31. December 1882 sich ergebenden schwebenden Schulden der Prag-Duxer Bahn, und zwar des Staatsvorschusses per 722 280 fl. 38 kr., der Forderungen der Firma F. Ringhoffer für gelieferte Wagen per 538 490 fl. 10 kr., der Nachtragszinsen von diesen beiden Schuldposten per 23 283 fl. 11 kr., der Refundirung des dem Betriebe entnommenen Aufwandes für die Herstellung der Localbahn Zlonic-Hospozin per 140 000 fl., der Bezahlung der nothwendig anzuschaffenden Fahr-Betriebsmittel per 90 000 fl., sowie der mit der Emission der neuen Titres verbundenen Kosten per 30 000 fl., ferner zum Zwecke des Ausbaues und der Ausrüstung der Strecke Klostergrab-Mulde per 3 500 000 fl. und zur Zahlung von zweijährigen Intercalarzinsen von der ganzen Prioritätenanleihe von 5 000 000 fl. in Gold während der Bauzeit per 590 000 fl., sonach zum Zwecke der Bedeckung des nöthigen Gesammtaufwandes von 5 634 053 fl. 59 kr. wird die Prag-Duxer Bahn eine fünfprocentige Goldanleihe per fünf Millionen Gulden emittiren. Der Amortisationsplan der Silber-Prioritätsanleben wird bis Ende 1887 (gegen den früheren Vorschlag bis Ende 1886) sistirt. Die Prioritäts-Zinsenrückstände bis Ende 1882 werden dem Curator am 1. Januar 1883 mit vierprocentigen Vorzugsactien bezahlt. Nachdem aber in diesem Betrage auch diejenigen Zinsenrückstände enthalten sind, welche von bereits durch Verloosung zur Tilgung gelangten Prioritäten herrühren und über welche die damaligen Prioritätenbesitzer die Coupons in Händen behielten, so übernimmt das Bankenconsortium die Verpflichtung, diese Coupons bis zum Maximalbetrage von 6 000 fl. gegen baar aus Eigenem einzulösen. Die reinen Betriebsüberschüsse des Jahres 1882 sollen der Prag-Duxer Bahn zur Bildung eines Betriebsfonds verbleiben und sollen diesem Betriebsfonds auch die Bauersparnisse, sowie die Eingänge aus bereits verkauften oder noch zu verkaufendem Grundbesitze der Bahngesellschaft, ferner die Eingänge für die verjährten Prioritätszinsen überwiesen und sonach nicht in die Betriebseinnahmen eingestellt werden. Das Bankenconsortium garantirt die Verzinsung der Silberprioritäten auf die Dauer vom 1. Januar 1883 bis Ende 1886 und die Verzinsung der Goldprioritäten für die Dauer vom 1. Januar 1885 bis Ende 1886. Während dieser Garantiejahre dürfen für Reconstructionsarbeiten höchstens 200 000 fl. pro Anno (gegen ursprünglich proponirte 120 000 fl.) verausgabt werden. Nach der Emission der 5 Millionen Goldprioritäten und von 5 025 168 Prioritätsactien wird sich das Gesellschaftscapital wie folgt zusammensetzen: Prioritätsactien 5 025 168 fl. 75 kr., Actien 8 100 000 fl., Goldprioritäten 5 000 000 fl., Silberprioritäten Emission 1871 12 150 000 fl., detto Emission 1872 1 404 000 fl., und sind daher die im Portefeuille befindlichen weiteren Actien per 2 600 100 fl. und Silberprioritäten per 2 445 750 fl. zu vernichten. Zur Sicherstellung erlegt das Bankenconsortium eine Caution von 500 000 fl. bei der Oesterreichisch-Ungarischen Bank. An das Uebereinkommen hält sich das Bankenconsortium bis 15. September d. J. (ursprünglich war der Termin bis 1. September festgesetzt) gebunden. — Zwischen dem Bankenconsortium und dem Curator der Prioritätenbesitzer ist, wie bereits gemeldet wurde, ein besonderes Uebereinkommen abgeschlossen worden, betreffend die Participation der Prioritätenbesitzer an der Sanirungsoperation des Bankenconsortiums. Diese Participation an Gewinn und Verlust der Operation ist jedem Prioritätenbesitzer nach Verhältniss seines Prioritätencapitales gestattet, jedoch hat er dem Consortium eine Provision von drei Procent des Prioritätennominales zu entrichten; überdies müssen der aus den Goldprioritäten erzielte Nutzen, sowie die auf die Silberobligationen entfallenden Prioritätsactien durch vier Jahre — die Zeit der Garantie — im Depot des Bankenconsortiums belassen werden. Der Curator Dr. Lederer wird nunmehr bei dem Curatelsgerichte um die Einberufung einer Versammlung der Prioritätenbesitzer einschreiten.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 3. Juli 1882. (Der Staatsbahnbetrieb und Präsident v. Czedik. Vorarlbergbahnverstaatlichung. Triest's Hebung. Frachtbrief-Stempelung. Vieh- und Fleischtransport. Tarif-Bureau. Staatsbahnen-Park. Tarif-Enquête. Wiener Stadtbahn. Technische Commission. Arlbergtunnel. Eisenbahnbuch. 5 Generalversammlungen. Börsen-Notiz.)

Die Organisation des Staatsbahnbetriebes, welche am 1. d. M. für die westlichen Staatsbahnen zur Durchführung gelangte, ist von entscheidender Bedeutung für die Verstaatlichungs-Action der Regierung. Der Erfolg hängt lediglich von dem Vorgehen der leitenden Männer, selbstverständlich des Präsidenten ab. Diesbezüglich sind die vom Oesterreichischen Handelsministerium getroffenen Ernennungen vollkommen beruhigend. Sections-Chef v. Czedik hat sich als ein eminent organisatorisches und die wichtigsten Zweige des Eisenbahnwesens beherrschendes Talent bewährt; er wusste auch die Selbstständigkeit seiner Ansicht wiederholt, besonders dem Nördling'schen Regime gegenüber energisch zu wahren, seine Mitarbeiter gehören zu den tüchtigsten Fachmännern. Nahezu 2 000 km bilden bereits das Netz dieser Staatsbahnen; zu welchen noch wahrscheinlich die Arlbergbahn und die Istrianer Bahn kommen werden; letztere soll bekanntlich durch den Bau einer neuen Linie von Herpelje mit Triest und durch einen Péagevertrag mit der Südbahn für die Strecke Laibach-Divazza verbunden werden. Die Direction ist wie folgt zusammengesetzt: Directionsrath, Vicepräsident und Vorstand des Verkehrsdienstes: Hofrath Ferdinand Perl Ritter v. Hildrichsburg; Directionsrath und Vorstand des commerziellen Dienstes: Regierungsrath Sigmund Steingraber; Directionsrath und Vorstand des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes: Friedrich Bischoff. Als Abtheilungsleiter bei der Direction wurden bestellt: Für das Secretariat: Ludwig Nunnenmacher Ritter v. Röllfeld (bisher Generalsecretair der Rudolfbahn). Für das Rechtsbureau: Dr. Ferdinand Zehetner (bisher Generalsecretair der Vorarlberger Bahn). Für die Zugförderung: Hanns Kargl (bisher Oberinspector der Rudolphbahn). Für das Maschinenwesen: Kaiserlicher Rath Emil Kuhn (bisher Oberinspector der Rudolfbahn). Für die Einnahmencontrole: Adolph Seyschab (bisher Oberinspector der Elisabethbahn). Für das Materialwesen: Karl Hermann (bisher Inspector der Rudolfbahn). Für die Buchhaltung: August Kann, mit dem Titel eines Directionsrathes (bisher Oberbuchhalter der Elisabethbahn).

Die leitenden Principien für die Führung des Staatsbahnbetriebes wurden vom Präsident v. Czedik in seinem Antrittscirculare charakterisirt, aus welchem folgende bedeutsame Stellen reproducirt werden: Wir haben gemeinschaftlich die ebenso schöne als schwierige Aufgabe, zu zeigen, dass der Staatsbetrieb zum mindesten nicht hinter der Leitung von Privatbahnen zurückbleiben muss; wir haben zu beweisen, dass der Staatsbetrieb ebenso verlässlich und ökonomisch arbeiten kann, als die Privatbahnen. Unser ganzes Denken und Trachten soll nur dahin gerichtet sein, den Wettkampf mit den bestgeleiteten Eisenbahnen mit Ehren zu bestehen. Jeder von uns muss das Gefühl haben, dass er eine wichtige Aufgabe zu lösen hat. Die grosse, complicirte Maschine des Eisenbahnwesens erheischt die Thätigkeit aller Bestandtheile. Je gleichmässiger sie functioniren, desto besser wird das Werk gedeihen, zu dessen Förderung wir berufen sind. Das nunmehr vereinigte Personal verschiedener Bahnen muss sich einig fühlen in dem Bewusstsein, dass von nun ab alle Sonderbestrebungen aufzuhören, dass wir Alle nur dem Einen Zwecke zu dienen haben, eine der wichtigsten Bedingungen im Staate zu erfüllen, den Verkehr in dem weiten Rayon zu heben und zu beleben, den unsere Linien beherrschen. In allen Staaten wird dem Eisenbahnwesen eine immer mehr wachsende Bedeutung zuerkannt. Seit Jahren ist dies auch in Oesterreich der Fall. Mit der Bildung eines grossen Staatseisenbahnnetzes werde auch hier zum Ausdrucke gebracht, welchen Werth die Krone, die Legislative und Executive auf die Entwickelung dieses hervorragenden Theiles des Verkehrswesens legt.

Die Uebernahme der Vorarlberger Bahn in den Staatsbetrieb wurde durch folgende Verlautbarung in der „Wiener Zeitung" angeordnet: Auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1877 wird der Betrieb der Vorarlberger Bahn vom 1. Juli 1882 von der Staatsverwaltung übernommen. Die Betriebsübernahme durch den Staat umfasst das gesammte gesellschaftliche Unternehmen mit Einschluss der zu demselben gehörigen Anschlussstrecken von der Reichsgrenze bis St. Margarethen und bis Buchs, dann des Pachtbetriebes der Strecke von der Reichsgrenze bis Lindau. Die Betriebsführung erfolgt durch die Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, welcher vom 1. Juli 1882 an sämmtliche gesellschaftlichen Dienststellen sowie das gesammte gesellschaftliche Personal unterstehen. Mit dem bezeichneten Zeitpunkte erlischt jede Ingerenz des Verwaltungsrathes auf die an die Direction für Staatseisenbahnbetrieb übergehende Verwaltung und Geschäftsführung. Rechtsverbindliche Erklärungen in Angelegenheit der Betriebsverwaltung der Vorarlberger Bahn werden gemäss § 6 der mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882 kundgemachten Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen durch den Präsidenten der Direction für Staatseisenbahnbetrieb bezw. dessen Stellvertreter abgegeben.

Zur Hebung Triests wurde ein Arrangement zwischen der Regierung und der Südbahn erzielt. Dieselbe verpflichtet sich zunächst in ihren Tarifen die Relationen Wien-Triest und Pest-Triest, sowie andererseits Wien-Fiume und Pest-Fiume vollständig gleich zu behandeln. Bei jenen Relationen, bei welchen die Concurrenz anderer Seehäfen, insbesondere der Nord- und Ostseehäfen, in Betracht kommt, werden für die wichtigsten Massenartikel 30—40 pCt. Tarifnachlässe für den Verkehr von und nach Triest statuirt, so dass die Südbahn sogar zum Pfennigtarife fährt. Es werden ferner einheitliche Frachtsätze für den Eisenbahn- und Seeverkehr geschaffen. Im Zusammenhange hiermit wurde die Vereinbarung getroffen, dass die westlichen Staatsbahnen im Verkehre nach und von Triest der Südbahn keine Concurrenz machen sollen. Ueberdies erscheint durch das abgeschlossene

Uebereinkommen die bisher noch immer anhängige Frage des Cartells für den Holzverkehr aus Sissek erledigt.

Ueber die Stempelung der Frachtbriefe wurde bezüglich beider Reichshälften das regierungsseitige Einvernehmen gepflogen, dass die mit Ungarischen beziehungsweise Oesterreichischen vorschriftsmässig überschriebenen Stempelmarken ausgestellten Frachtbriefe in der nächstgelegenen Station der andern Reichshälfte als ordnungsmässig gestempelt anzusehen sind. Das gilt auch bezüglich derjenigen Frachtbriefe, auf welche bei der Uebernahme der Sendung zum Transport der Tag der Uebernahme in die Stempelmarke eingetragen oder die letztere mit dem Amtsiegel der nächstgelegenen Station der andern Reichshälfte überstempelt wird.

Wegen Regelung der Tarife für Vieh- und Fleischtransporte wurden die bedeutenderen Bahnverwaltungen vom Oesterreichischen Handelsministerium aufgefordert, die Ergebnisse der im Mai d. J. hierüber abgehaltenen Enquête thunlichst zu berücksichtigen. Insbesondere wird empfohlen, die Wagenladungstarife nach dem Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens aufzustellen. Der Erlass empfiehlt die thunlichste Ermässigung der Viehtarife, und zwar womöglich in Annäherung an den auf dem westlichen Staatsbahnnetze und auf der Kaiser Franz-Josefbahn seit 1. Januar 1882 für den Verkehr nach Wien bestehenden Tarifsatz von 10 kr. pro Wagenkilometer in Erwägung zu ziehen, wegen der von mehreren Bahnen bereits zugestandenen Ermässigungen für Wien wären directe Viehzüge einzustellen und den Verkehren von Zuchtvieh aus den Alpenländern nach Galizien, von Schafen und Schweinen aus Galizien nach und transito Wien und von zur Aufmästung bestimmten Jungvieh aus den Alpenländern nach Böhmen, Mähren und Schlesien nicht nur eine ausgiebige Herabsetzung der Normaltarife zuzuwenden, sondern auch diese Verkehre durch Erstellung directer Tarife für die genannten Relationen zu unterstützen. Bei Ausarbeitung der neuen Viehtarife wäre in Erwägung zu ziehen, ob und unter welchen Modalitäten die Anwendung der Wagenladuungstarife auch für den Fall gestattet werden könnte, wenn seitens eines Versenders Thiere verschiedener Gattung, z. B. Hornvieh und Schafe, für deren sichere Scheidung derselbe allenfalls selbst Sorge zu tragen hätte, in einen Wagen verladen werden sollten.

Die Schaffung eines Tarifbüreaus in der Oesterreichischen Generalinspection, welches unter gewissen Beschränkungen auch dem Publikum zugänglich sein soll, wird gegenwärtig berathen. Mit dessen Leitung soll der Oberinspector Dr. Lange v. Burgenkron, der langjährige Stellvertreter des in den Directionsrath berufenen Regierungsrath Steingräber, betraut werden. Letzterer erhielt bei diesem Anlasse eine in den schmeichelhaftesten und herzlichsten Ausdrücken abgefasste Anerkennung seiner vorzüglichen Dienstleistung von Seiten des Handelsministeriums.

Der Wagenpark der Ungarischen Staatsbahnen für den Frachtenverkehr wird, namentlich mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung der Pest-Semliner Eisenbahn, wesentlich vermehrt werden müssen. Die Anschaffung von 1 000 Lastwagen ist in Aussicht genommen, deren Kosten auf 2 Millionen veranschlagt wurden. Man hofft durch diese Anschaffungen beträchtliche Summen zu ersparen, die bisher an Leihgebühren bezahlt wurden.

Das Subcomité der Gruppe IV der Eisenbahn-Tarif-Enquête hielt in Teplitz eine Sitzung, in welcher einheitliche Kohlentarife analog den Deutschen nach dem Principe der kürzesten Distanz, Regulirung der Expeditionsgebühren, Restringirung der Refactien und Promulgationsfrist bei beabsichtigten Aenderungen als Basis des Referenten-Entwurfes für die am 16. August in Wien stattfindende Schlusssitzung angenommen wurden.

Wegen der Wiener Stadtbahn wird das Handelsministerium vorerst mit dem Gemeinderathe in Verhandlung treten. Die Regierung kann nämlich eine Stadtbahn noch nicht concessioniren, weil ein diesfälliges Gesetz fehlt. Auf Grund des für Localbahnen bestehenden und für das flache Land bestimmten Gesetzes kann unmöglich die Wiener Stadtbahn concessionirt werden. Es bedarf eines Stadtbahngesetzes, gerade so wie es eines Gesetzes über den Bau von Tramways, wie es eines Expropriationsgesetzes für unsere Stadt bedarf. Der Legislative harrt eine Reihe wichtiger, schwieriger Fragen – es wäre verkehrt, Thatsachen schaffen zu wollen, ehe die rechtliche Grundlage festgestellt ist. Zum Theile sollte die Initiative zur Schaffung dieser Gesetze allerdings vom Gemeinderathe ausgehen. Alle diese Fragen scheinen jedoch für unsere Stadtvertretung nicht zu existiren.

Die technische Eisenbahn-Commission hat ihre Studien und Enquêten bezüglich der Fixirung von Normalschienenprofilen beendet und werden die Resultate derselben demnächst seitens der Generalinspection den Privatbahnen zur Annahme übersendet werden, während die Staatsbahnen und die vom Staate subventionirten dieselben sofort acceptirt haben. Die Commission hat drei verschiedene Normalschienenprofile, entsprechend den drei verschiedenen Eisenbahnsystemen, aufgestellt, nämlich für Hauptbahnen, für Secundär- und für Localbahnen. Für erstere wurde das beim Bau der Arlbergbahn verwendete Schienenprofil als Norm mit einem Gewichte von 35 kg pro laufenden Meter bestimmt. Für die Secundär- wie für die Localbahnen wurde keines der bestehenden Schienenprofile als Norm bezeichnet, sondern ein neues construirt, dessen Gewicht für Secundärbahnen 31 kg, für Localbahnen 23 kg beträgt.

Die Tunnelarbeiten am Arlberg sollen, nach dem bisherigen Arbeitsfortschritt zu urtheilen, am Schlusse des Jahres 1883 fertiggestellt werden und der Durchbruch Sylvester d. J. vollendet sein, trotz der vielen Schwierigkeiten, welche die Westseite des Tunnels (durchsetzter Glimmerschiefer) darbietet. Jetzt ist man auf einen Block Quarz gestossen. Im Monate Juli 1884 hofft man den Tunnel dem öffentlichen Verkehre übergeben zu können, das heisst man will mit den Arbeiten um nahezu fünf Vierteljahre früher fertig werden, als eigentlich bedungen wurde.

Laut der Eintragungen des Eisenbahnbuches in Wien beziffert sich die Summe der die betreffenden Eisenbahnen belastenden Passivcapitalien auf 1 607 741 632 fl., welche zum geringsten Theile 3, zumeist aber 5 pCt. Hypothekarlasten bilden.

Die 10. Generalversammlung der Prag-Duxer Bahn wurde am 27. v. M. vom Präsidenten mit einer Czechischen Ansprache eröffnet. Der Geschäftsbericht wurde einhellig genehmigt; ein Actionär dankt dem Verwaltungsrathe für die Herausgabe eines Czechischen Geschäftsberichts, worauf Graf Chotek versicherte, dass, so lange er Vorsitzender des Verwaltungsraths sein werde, die „Gleichberechtigung" bei dem Unternehmen gewahrt bleiben werde. Der Präliminarvertrag mit dem Banken-Consortium wurde einstimmig ohne Debatte angenommen, und wurden dem Verwaltungsrathe die Durchführungsmodalitäten überlassen. Wir theilen diesen Vertrag an anderer Stelle mit.

Die 18. Generalversammlung der Turnau-Kraluper Eisenbahn wurde am 29. v. M. abgehalten. Der Geschäftsbericht pro 1881 wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium einhellig ertheilt. Bezüglich der Vertheilung des Reingegewinnes wurden dessen Vorschläge genehmigt. Die Anträge, betreffend die Fusion mit der Böhmischen Nordbahn, wurden einstimmig und ohne Debatte angenommen. Demgemäss wurde die Auflösung der Turnau-Kraluper Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen und der Verwaltungsrath zur Durchführung aller mit der Fusion zusammenhängenden Modalitäten ermächtigt. Schliesslich wurden dem Verwaltungsrathe und der Direction auf Antrag des Actionärs Figdor aus Wien der Dank und die Ankennung ausgesprochen.

Die 15. Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn genehmigte am 30. v. M. den Jahresbericht und die Verwendung des Reingewinnes. Die Fusionsanträge wurden einstimmig angenommen. Behufs des Eintausches Turnauer in Nordbahnactien und behufs Ausbaues der Strecke Schluckenau-Wölmsdorf werden 33 333 Stück Nordbahnactien ausgegeben, wodurch das Actiencapital sich auf 12 999 950 fl. erhöht. Zur Beschaffung des Baarfonds für die Einlösung der Turnauer Actien und behufs freiwilliger Conversion sämmtlicher Silberanleihen beider Gesellschaften wird ein 4 pCt. Goldanlehen per 43⅓ Millionen Mark aufgenommen. Die Versammlung genehmigte hierauf die Statutenänderungen, denen zufolge das Actiencapital auf Beschluss der Generalversammlung erhöht werden kann, in welchem Falle den alten Actionären das Bezugsrecht zusteht.

Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn hielt am 28. v. M. ihre Generalversammlung ab. Die Betriebseinnahmen pro 1881 haben sich gegen das Vorjahr um 59 pCt. erhöht; der Betriebsüberschuss beträgt 290 000,78 fl. und hat sich gegen das Vorjahr nur um 868,02 fl. vermindert und zwar in Folge stärkerer Ausgaben, welche durch die zum ersten Male seit dem Bahnbestande vorgekommenen Auswechselungen von Schwellen und Eisengussrädern, dann von Reparaturen an Hochbauten und Wagen verursacht wurden. Das Prioritätscapital von 8 130 000 fl. verzinst sich mit 2,52 pCt.; die restliche Verzinsung wird durch eine schwebende Schuld gedeckt. Das Einschreiten der Gesellschaft um Concessionirung der Linie Ofen-Raab blieb von der Regierung in Folge ihres Vertrages mit der Oesterr. Staatsbahn unerledigt. Durch diesen wird die Gesellschaftliche Bahn in Folge ihrer Lage übrigens den bedeutenden Nutzen aus der Betheiligung am Westeuropäischen Verkehre ziehen.

In der am 1. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Südbahn wurde der Antrag des Verwaltungsrathes angenomen, mit Rücksicht auf den stetig wachsenden Verkehr für die zwei nächst Wien projectirten Secundärbahnen von Liesing nach Kaltenleutgeben (7 km) und von Mödling in die Brühl (3,5 km mit elektrischem Betriebe), sowie für die Linie von Spielfeld über Murck nach Radkersburg (30 km) die Concession zu erwerben. Es wurde auch die Gesellschaftliche Erwerbung der Badener Tramway um 160 000 fl. genehmigt.

Zum Börsen-Wochenschlusse konnte sich der Julicoupon noch nicht geltend machen; dessen Wirkungen dürften sich erst in den nächsten Tagen äussern. Inzwischen ist eine gewisse Abschwächung der Course zu bemerken, welche auf den leitenden Kampf um die Nordbahn zurückzuführen, deren gewiss erscheinende Erreichung des Courses von 3000 ausblieb, vielmehr ist ein Rückgang von 2780 auf 2702 zu verzeichnen; anderweite Rückgänge sind auch durch Couponsdetachirungen erklärlich. Franz-Josef (196,25) war eines der wenigen Effecten, welche eine Avance haben, die in den sich erhaltenden Verstaatlichungsgerüchten wurzelt.

Bahn-Eröffnung.

Die **Nordfühnensche Eisenbahn** (Linie Odense - Bogense) wurde am 30. Juni eröffnet.

Amerikanische Correspondenz.

Nach der Zeitschrift „The Railway Review" hat die Pennsylvanya Eisenbahngesellschaft den Auftrag ertheilt, dass in die Decken aller ihrer Gepäckwagen Fallen mit regulirbaren Glasthüren eingebaut werden sollen Es liegt hierbei die Idee zu Grunde, dem Gepäckmeister und seinen Gehülfen im Falle eines Eisenbahnunglücks und beim Verschluss aller gegenwärtig gebräuchlichen Ausgänge eine günstige Gelegenheit zum Entweichen zu schaffen. Die Gesellschaft sucht auch patentirte Vorrichtungen dieser Art, die an den Personenwagen angebracht werden könnten.

Nach demselben Blatte ist kürzlich in den Werkstätten der Central Pacific Eisenbahn zu Sacramento nach den Plänen des Maschinenmeisters A. J. Stevens eine Locomotive von ganz gigantischen Dimensionen vollendet worden; dieselbe ist für die scharfen Steigungen der Southern Pacific Eisenbahn bestimmt. Die Ausführung erfolgte in solidester Weise, auch ist die Maschine wohl proportionirt und deutet in der äussern Erscheinung durchaus nicht ihre Stärke an. Der Mantel des Kessels aus Otisstahl ist $^7/_{16}$ Zoll stark; die gesammte Länge des Kessels beträgt 29 Fuss $2^1/_4$ Zoll (Englisch) und der Durchmesser 60 Zoll; auf 17 Fuss Länge enthält er 166 Röhren von $2^1/_4$ Zoll Durchmesser; der Feuerkasten, 108 Zoll lang und 56 Zoll tief, ist aus $^5/_{16}$ zölligem Stahl gefertigt, also dünner als der Mantel, um eine leichtere Dampferzeugung möglich zu machen; die Feuerkammer hat eine Länge von 53 Zoll und eine Tiefe von 36 Zoll. Den Stehbolzen in dem Feuerkasten und der Feuerkammer ist eine Stärke von $^7/_8$ Zoll gegeben, perforirt mit einem $^3/_{16}$ zölligem Loche. Der Dom hat 26 Zoll Durchmesser und 40 Zoll Höhe. Das Gewicht des completten Kessels beträgt 14 t. Der Cylinder der Maschine hat 19 Zoll Durchmesser bei 30 Zoll Hubhöhe des Kolbens. Ferner hat man der Maschine 4 Paar Triebräder von 4 Fuss 6 Zoll Durchmesser gegeben, von denen nur 2 Paar Flanschen haben zur Führung der Maschine auf den Geleisen, während die andern beiden Paare glatt sind. Auf dem Tender befindet sich ein Dynamometer, welcher mit der Triebstange in Verbindung steht und die Stärke und Zugfähigkeit der Maschine angiebt. Das Gewicht, welches auf den Triebrädern ruht, beträgt 53 t, während der vordere Truck mit $8^1/_2$ t belastet ist, so dass das Gewicht der ganzen Maschine mit Wasser — exclusive Tender — $61^1/_2$ t ausmacht. Der Radstand der Triebräder ist 15 Fuss 9 Zoll. Der Tender vermag 3 000 Gallonen (13,63 cbm) Wasser und 5 t Kohle aufzunehmen.

Miscellen.

Man bedauert in England, dass die Mitglieder der kürzlich vom Präsidenten Arthur eingesetzten Commission, welche den Zolltarif der Vereinigten Staaten von Nordamerika zu revidiren haben, sämmtlich als Schutzzöllner bekannt sind und nimmt an, dass die ganze Commission nur zu einer vorher geplanten Zeitverschleppung führen werde.

Die den Signal- und Weichendienst versehenden Beamten der Midland Eisenbahn haben eine Petition eingereicht, in welcher sie um möglichste Reduction ihrer oft zwölf und mehr Stunden pro Tag betragenden Arbeitszeit auf acht Stunden ansuchen. Bei der Wichtigkeit, welche der Dienst dieser Beamten bei zunehmendem Verkehr auf vielen Stationen immer mehr annimmt und bei dem verantwortlichen und anstrengenden Dienst dieser Leute, scheint eine Concession in dieser Richtung wahrscheinlich.

Immer mehr Schiffe werden und zwar in immer steigenderen Dimensionen mit durch Kaltluft - Maschinen gekühlten Räumen für den Import frischen Fleisches aus Australien und Neuseeland versehen. Die bekannte Firma Hick, Hargreaves & Co. in Bolton hat jüngsthin einen Raum von 700 Tonnengehalt in einem neuen für Australien bestimmten und in Glasgow gebauten Schiffe mit Maschinen versehen, welche diesen ganzen Raum fortwährend auf 32° Fahrenheit unter dem Gefrierpunkte zu halten im Stande sind. Das Schiff gehört einer Australischen Actiengesellschaft. Nach einer Hafenstadt von Queensland hat dieselbe Firma kürzlich Kaltluft-Maschinen expedirt, man sagt die grössten, welche bisher gemacht worden seien, die dazu bestimmt sind, ca. 1 000 t frischen Fleisches bereits auf dem Lande vor der Verschiffung in gefrorenen Zustand zu bringen. 1 000 t Fleisch repräsentiren ca. 28 000 Schafe.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Vom 10. Juli cr. ab werden bei unserer hiesigen Billetexpedition Retourbillets mit achttägiger Gültigkeit nach der Station Zeitz, sowie Militärbillets nach den Stationen Merseburg, Weissenfels, Naumburg, Gera und Erfurt verausgabt.

Näheres bei der betreffenden Dienststelle. Berlin, den 1. Juli 1882. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1308)

Die Frachtsätze für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** von Zeche ver. Wiesche ab Station Heissen nach den Rheinhäfen zu Duisburg B. M. und K. M. und Hochfeld werden vorbehaltlich des Widerrufs vom 1. Juli cr. ab auf 11,30 ℳ nach dem ersteren und auf 10,00 ℳ pro 10 000 kg nach dem Hochfelder Hafen ermässigt. Köln und Elberfeld, den 1. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirectionen Elberfeld und Köln (rechtsrheinische). (1309)

Von den in unserer Bekanntmachung vom 28. Mai d. J. sub 6 aufgeführten Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 kg von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen nach den Elb- und Weserhafen-Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover ist je eine neue Ausgabe — mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. — erschienen, in welcher alle bisher eingetretenen Aenderungen Berücksichtigung gefunden haben. Verkaufspreis 0,10 ℳ pro Exemplar. Köln, den 2. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1310)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Giltigkeitsdauer der Frachtsätze im Theil II des Ausnahmetarifes vom 15. Juli 1879 nebst Nachtrag I und II für Steinkohlen von diesseitigen Stationen nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn, sowie der Frachtsätze für Neubrandenburg (Berl. Nordbahn) im Nachtrag X sub II des gemeinschaftlichen Tarifes der Oberschlesischen und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für Steinkohlen vom 1. August 1874 wird widerruflich bis auf Weiteres verlängert. Breslau, den 3. Juli 1882. Königliche Direction. (1311)

Chemin de fer Grand Central Belge. Les marchandises à grande et à petite vitesse, à l'exportation et à l'importation, sont, depuis le 1. Juillet, admises au transport de et pour Anvers (Sud), par les lignes de l'Administration du Grand Central Belge, aux prix que fixent de et pour Anvers (Entrepôt et Bassins), les tarifs de cette Administration. Bruxelles, le 30. Juin 1882. Chemin de fer Grand Central Belge. (1312)

Am 1. d. M. ist zum Ausnahmetarife vom 1. November 1880 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Steinkohlenbriquets in Sendungen von 50 000 kg im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.), sowie von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover ein Nachtrag III zur Einführung gelangt, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und des Zechen- etc. Verzeichnisses enthält. Verkaufspreis 0,05 ℳ Köln, den 2. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische), zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (1313)

Süddeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehr mit Stationen der Böhmischen Westbahn tarifiren die Artikel Leder, Felle und Häute vom 15. d. Mts. ab bei Aufgabe von 5 000 kg pro Wagen nach Classe C 1 und bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen nach Classe C 2. Köln, den 5. Juli 1882. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1314)

Am 5. d. Mts. tritt zum „Ausnahmetarif für verschiedene Artikel in Wagenladungen etc. nebst Classentarifen für Sosnowice vom 10. October 1880" Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Abänderungen des Vorwortes, der speciellen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers, ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 1, 2, 4—9, sowie die bereits unterm 1. d. Mts. publicirten anderweiten Frachtsätze für Sosnowice, welche letztere seit 1. resp. 15. Juli cr. gelten, endlich Druckfehlerberichtigungen.

Druckexemplare sind zum Preise von 0,10 ℳ von unseren Formularmagazinen zu beziehen. Breslau, den 4. Juli 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz - Freiburger Eisenbahngesellschaft. (1315)

Rheinisch - Westfälisch - Mitteldeutscher Verband. Mit dem 15. August 1882 tritt der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch - Mitteldeutschen Verbande vom 1. September 1879 nebst sämmtlichen zu demselben erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Soweit nicht bereits anderweit Ausnahme - Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. für die in Frage stehenden Verkehrsrelationen erstellt sind, greifen von dem genannten Tage ab die Frachtsätze des Specialtarifs III der betreffenden Gütertarife Platz.

Hierdurch erhöhen sich die Frachtsätze für Gaskokes im Verkehr von den Stationen

Bocholt nach Silberhausen-Dingelstedt-

Ruhrort a/Rh. nach Silberhausen-Dingelstedt und Gr. Gollern,
Wesel nach Eckartsberga, Gispersleben, Hohenebra, Kl. Furra, Olbersleben, Straussfurt und Weissensee der Nordhausen - Erfurter, sowie Mühlhausen der Gotha-Leinefelder Bahn
um je 1 ℳ pro 10 000 kg,
Wesel nach Silberhausen-Dingelstedt
um 2 ℳ pro 10 000 kg.
Hannover, den 1. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1316)

Zu dem Tarife für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Elberfeld** und **Hannover** ist ein sofort gültiger **Nachtrag** herausgegeben, welcher u. A. Entfernungen für die demnächst in den Verkehr aufzunehmende Station Littfeld des Directionsbezirks Elberfeld, sowie Ausnahmesätze für Eisenerz etc. (Ausnahmetarif B.) von Grevenbrück und Schwelm nach Münden enthält. Derselbe ist bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 4. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1317)

Zum Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke **Hannover** und **Oldenburg** ist ein sofort gültiger Nachtrag 1 erschienen, welcher Berichtigungen resp. Ergänzungen zum Haupttarif enthält. Der Nachtrag kann in den Güter-Expeditionen eingesehen, auch daselbst käuflich bezogen werden. Hannover, den 1. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1318)

Berlin-Anhalt-Thüringischer Personen- und Gepäck-Verkehr. Von jetzt ab bis zum 15. September d. J. kommen im obigen Verkehr Saisonbillets mit 6 wöchentlicher Gültigkeit von Berlin nach Eisenach, Wutha, Fröttstedt, Arnstadt und Ilmenau zur Ausgabe. Dieselben berechtigen zur Benutzung aller fahrplanmässigen Züge mit entsprechender Wagenclasse, welche an den vorgenannten Thüringischen Stationen anhalten und gewähren Anspruch auf freie Beförderung von 25 kg Gepäck pro Billet auf der Hin- wie auf der Rückreise. Dem Inhaber eines solchen Billets ist gestattet, die Rückreise beliebig von einer der genannten Thüringischen Stationen anzutreten, dergestalt, dass die Rückfahrt mit Ablauf der sechsten Woche, den Tag der Lösung mitgerechnet, beendet sein muss. Erfurt, den 3. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1319)

Norddeutsch-Schweizerischer Güter-Verkehr. Soweit die Instradirung des Norddeutsch - Schweizerischen Güter - Verkehrs seither über Eger stattfand, erfolgt dieselbe vom 5. d. M. an über Hof. Ausgenommen von dieser Aenderung bleibt der Verkehr mit der Station Gera der Sächsischen Staatsbahn und der sich über Eger-Wolfsgefährt bewegende Verkehr.

Transporte, für welche auf den Frachtbriefen der Weg über Eger vorgeschrieben ist, können noch bis zum 16. k. M. direct über letztere Route abgefertigt werden. Karlsruhe, den 3. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die General-direction der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. (1320)

Kais. Königl. priv. Südbahn-Gesellschaft. Gebührenberechnung für Frachtgut-Transporte im Verkehre zwischen den auf Oesterreichischem Gebiete gelegenen gesellschaftlichen Stationen (ausnahmlich der Stationen der Strecken St. Peter excl. — Fiume und Cormons-Nabresina, sowie St. Peter excl. — Triest) einerseits und der Station Triest andererseits.

Vom 15. Juli l. J. gelangen bis auf Widerruf für Frachtgut-Transporte der Serie I bis XVII in den obbezeichneten Verkehrsrelationen, dann rücksichtlich des Specialtarifes für den directen Güterverkehr Triest und Fiume betreffend (Tarif der Südbahn I. Auflage vom 15. November 1871 Seite 89, II. Auflage vom 1. November 1873 Seite 93, III. Auflage vom 15. October 1877 Seite 89) jene Gebühren im Cartirungswege zur Berechnung und Einhebung, welche sich auf Grund der normalen Gebührenberechnung in den gleichen Relationen für den Verkehr nach, resp. von Fiume ergeben. Wien, am 1. Juli 1882. Die Generaldirection. (1321)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Bestimmung unseres **Local - Gütertarifs** Seite IX sub 4 zu § 60 des Betriebsreglements, Inhalts deren auf Station Posen für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Malz und Mühlenfabrikaten, welche auf der Oberschlesischen Eisenbahn daselbst eingehen, eine gebührenfreie Lagerung unter den dort bezeichneten Bedingungen bis zu einer Frist von vierzehn Tagen stattfindet, wird vom Tage der Bekanntmachung ab auch auf die von den Stationen der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg in Posen ankommenden Sendungen unter den gleichen Bedingungen ausgedehnt. Breslau, den 4. Juli 1882. Königliche Direction. (1322)

Deutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Mit 15. Juli l. J. wird die Station Angern der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahmetarif 8 für Holztransporte nach Berlin mit dem Frachtsatze von 2,15 ℳ pro 100 kg einbezogen. (1323 R M)

Stettin - Märkisch - Schlesischer Verband-Gütertarif. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag II in Kraft. Soweit durch die in demselben enthaltenen Tarifänderungen **Erhöhungen** der gegenwärtig bestehenden Tarifsätze herbeigeführt werden, hat derselbe erst vom 20. August cr. ab Gültigkeit.

Der Nachtrag II enthält:

A. Neue bezw. anderweite Tarifsätze für Altwasser und Waldenburg (B. F. E.) im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin etc.; für Altwasser und Waldenburg (Dir.-Bez. Berlin und B.-F. E.) im Verkehr mit Stationen der Rechte-Oderufer und Breslau-Warschauer Eisenbahn, sowie für Waldenburg resp. Altwasser (Dir.-Bez. Berlin) im Verkehr mit Grossenhain und Peitz; für Dobrilugk-Kirchhain im Verkehr mit Stationen der Rechte - Oderufer Eisenbahn; für Lebus und Podelzig (Dir. - Bez. Berlin) im Verkehr mit Stationen der Rechte - Oderufer, Breslau-Freiburger und Posen-Creuzburger Eisenbahn; für Buk und Canth im Verkehr mit Posen (O. - S. E.) und Beuthen a/O.; für Stettin (B. - St.) und Dunzig - Quai im Verkehr mit Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn; für Horka (B.-A. E.) im Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Berlin; für Neuhof, Glogau und Frankenstein (B.-F. E.) im Verkehr mit Stationen des Dir.-Bez. Berlin; für Frankfurt a/O., Guben und den übrigen M.-P. Stationen im Verkehr mit Breslau-Schweidnitz-Freiburger Stationen; unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze des Preussisch - Oberschlesischen Verbandtarifs vom 1. April 1881 bezw. des Nachbartarifs der Märkisch - Posener und Breslau - Schweidnitz-Freiburger Bahn vom 1. Januar 1878.

B. Die Aufnahme der Haltestellen Nieder-Schönweide (Johannisthal) (B.-G. E.), Radzionkau (R.-O.-U. E.) und Oberstreit (B.-F. E.) in den Verband und anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs I für Getreide aller Art etc. im Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Freiburger Eisenbahn und des Directionsbezirks Berlin.

C. Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs, sowie der Bestimmungen für die Zollabfertigung auf den Grenz-Uebergangsstationen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen sowie im Auskunftsbüreau der Preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung hier — Bahnhof Alexanderplatz — käuflich zu haben, auch ertheilt unser Tarifbüreau hierselbst — Leipzigerplatz 17 — schon jetzt Auskunft. Berlin, den 1. Juli 1882. Königl. Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1324 J)

2. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn - Gesellschaft. Nachdem der Vertrag vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36) durch das Gesetz vom 28. März d. J. (G.-S. S. 21 ff.) die landesherrliche Genehmigung erhalten hat, fordern wir in theilweiser Ausführung des § 9 des erwähnten Vertrages im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der **Stammactien Lit. C. der Thüringischen Eisenbahn - Gesellschaft auf, diese Actien vom 1. Juli d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptkasse oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Berlin** (Leipzigerplatz No. 17) **einzureichen.**

Es werden für je acht Actien Lit. C. à 300 ℳ vierprocentige Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 2 700 ℳ unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 ℳ 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 ℳ ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Apoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsregierung ist ferner auf Grund der Bestimmungen im Absatz 2 des § 3 des Gesetzes vom 28. März d. J. bis auf Weiteres bereit, auch eine nicht durch 8 theilbare Anzahl von Actien zu convertiren, und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke der vorbezeichneten vertragsmässigen Verhältnisszahl nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschuss-Betrages durch Baarzahlung bewirkt wird, wobei stets der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuldverschreibungen gewährt, dagegen der Rest nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Staatsanleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Ausserdem wird der in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbare Nominalbetrag, welcher nach Massgabe der obigen Bestimmungen in baar umzurechnen ist, vom 1. Januar 1882 ab mit 4 Procent verzinst.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind die Talons der Actien Lit. C. mit einzuliefern.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. Juli 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentir-

ten Actien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interims-Quittung ausgehändigt werden.

Zur Herbeiführung einer thunlichst raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses umfangreichen Geschäfts, sowie insbesondere auch im Interesse der Inhaber der Stammactien Lit. C. empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien sind nebst den dazu gehörigen Talons ebenso wie etwaige darauf bezügliche Briefe direct an unsere Hauptkasse hierselbst oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin — nicht aber unter unserer Adresse — einzusenden.

2. Jede einzelne Sendung ist mit dem vorgeschriebenen Nummernverzeichniss in duplo, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Berlin und Erfurt, als auch von den Billet-Expeditionen grösserer Stationen der Thüringischen Eisenbahnen auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt werden, zu versehen.

Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In dem einen der beiden Nummernverzeichnisse ist die Empfangsquittung auf der dritten Seite ordnungsmässig zu vollziehen, sowie die Werthdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Falls beabsichtigt wird, einen grösseren Posten von Actien zum Umtausch sowie zur Entgegennahme des baaren Aufgeldes in Erfurt persönlich zu präsentiren, so ist zuvor der Tag und die Stunde für ein solches Geschäft brieflich oder mündlich mit der Hauptkasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (230)

3. Submissionen.

Königl. Eisenbahndirection Magdeburg. Submission. Es soll die Lieferung von

824 Stck. Wagenachswellen aus Flussstahl,
51 „ Tender- und Locomotiv-Achswellen aus do.,
6 „ Radgestellen für Locomotiven,
3250 „ Gussstahl-Spiralfedern f. Buffer- und Zugapparate

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Generalbüreau Fürstenstrasse 1/10 hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 1 M. bezogen werden.

Geschlossene Offerten sind portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Achsen, Rädern und Federn"

zu dem am 18. Juli 1882, Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermin an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage jede erforderliche Auskunft geben wird. Magdeburg, den 29. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-direction. (297)

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Wir beabsichtigen die Anschaffung eines grösseren Quantums von Kesselblechen, ferner von einigen Tafeln geripptes Blech und Verkleidungsblech, von 48 Kurbel- und Kuppelstangen, von 58 Kolbenstangen, von 104 Kurbel- und Kuppelzapfen, von 10 Stück Achsen, von 400 schmiedeeisernen Bufferhülsen, von 425 Spiralfedern für Buffer, von 132 Stäben Façoneisen und von 7 Stäben Winkeleisen.

Eine Specification dieser Gegenstände, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen aufgeführt sind, kann von unserem Secretariat bezogen werden.

Lieferungsofferten sind bis zum 8. Juli d. J., Mittags 12 Uhr versiegelt und mit der Aufschrift „Material-Lieferung" versehen unserem Secretariat zuzustellen. Stuttgart, den 29. Juni 1882. K. General-direction der Staatseisenbahnen, Rechnungsabtheilung. Wrede. (295)

Privat-Anzeigen.

No. 13. Jahrgang 1882. **Berlin,** am 10. Juli 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 6. Juli incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	A R	11	1	Korb	frisches Gemüse —	37	1	Paderborn	K. E.-D. Hannover	
2	A V	1/6	6	Kübel	Butter —	177	2	Breslau	Oberschlesische	
3	A W	1	1	Kiste	? —	32	3	Crefeld	K. E.-D. linksrh.	
4	B	17/19	3	Kisten	Borax je 66 =	198	4	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
5	B S	4528/30	3	Kisten	? —	—	5	Egeln	"	bez. Egeln.
6	B S	10345	1	Kiste	? —	49	6	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
7	B T	291	1	Kiste	Porzellan —	58	7	Gera	"	
8	C A K	11306 11226	2	Kisten	? —	18 46	8	Helmstedt	Braunschweig.	
9	C H L	118	1	Eiertonne	leer —	8	9	Minden	K. E.-D. Hannover	
10	E S	434	1	Kiste	? —	11	10	Sebaldsbrück	"	
11	F	107	1	Korb	Mooskränze —	27	11	Gardelegen	K.E.-D. Magdeburg	
12	G F	1 2	1 1	Fass "	Colophonium — Colophonium —	154 138	12	Leipzig	"	
13	G K	46	1	Ballen	Bücher —	—	13	Köln Eilgut	K. E.-D. linksrh.	
14	H	8 12	1	Fass	Butter —	19	14	B.-Borbeck	K. E.-D. r. Köln	
15	J	8	1	"	Leberthran —	63	15	Honnef	"	
16	J	1254	1	Ring	Eisendraht —	32	16	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
17	J B II	115	1	Koffer	Reiseeffecten —	35	17	Breslau	Oberschlesische	
18	J W	766	1	Ballen	— —	19	18	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
19	J W	871	1	Korb	? —	—	19	Egeln	K. E.-D. Magdeburg	bez. Egeln.
20	K O	16195	1	Wagen	Ausrüstungsbänke —	—	20	Linden-F.	K. E.-D. Hannover	Dienstgut.
21	K O H W B	—	4	—	Latirbäume —	—	21	Egeln	K.E.-D. Magdeburg	
22	L R	311	1	Korb	1 Ballon Benzin —	57,5	22	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
23	L W	12	1	Fass	— —	200	23	Wetzlar	K. E.-D. r. Köln	
24	Kreide M	anschr. 68	1	Bierfass	(ohne Boden) —	47	24	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
25	MB	6	1	Ballen	? —	15	25	Crefeld	K. E.-D. linksrh.	
26	M O	1300	1	Pack	Papier —	23	26	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
27	M W B	—	2	—	Latirbäume —	—	27	Neuhaldensleben	K.E.-D. Magdeburg	
28	N J	11423	1	Ballen	Körke —	51	28	Hannover	K. E.-D. Hannover	
29	S	627	1	"	gefüllt —	37	29	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
30	S	3256	1	—	compl. Kuppelung —	—	30	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
31	S M N	1157	1	Kiste	leer —	19	31	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	Best.Stat. Hamburg.
32	St	3	1	—	eiserner Ring —	30	32	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
33	5 T	55	1	Sack	Kaffee —	—	33	Kreiensen	Braunschweig.	
34	T C	—	1	Kiste	gefüllt —	29	34	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
35	Th E	—	2	—	Eisentheile —	2	35	Leipzig	K. E.-D. Erfurt	
36	T M G	—	1	Fass	(anscheinend) Heringe	153	36	Inowrazlaw	Oberschlesische	
37	W B	5913/22 849	10 1	Kisten Kiste	Feuerzeug — Feuerzeug —	160 64	37	Bingerbrück	K. E.-D. linksrh.	
					B. Colli m. Adressen sign.					
38	C Vogt	—	1	Fass	leer —	41	38	Basel	Badische	
39	F L Münster	16	1	—	Bücherbrett —	—	39	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
40	Hermann Petersen & Co. Hamburg	—	1	Kiste	Musterwaaren —	12	40	Hamburg	K. E.-E. Hannover	(Eilgutexpedition.)
41	J C V Meyer Hemelingen	—	2	Fässer	leer —	13	41	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
42	Rh. Oberhausen	83	1	Collo	Nothketten —	23	42	Oberhausen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
43	Wiese in Schwelm	—	1	Pack	Körbe —	35	43	Düsseldorf Rh.	"	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Colli m. Nummern sign.					
44	—	3477	1	—	eiserne Platte —	18	44	Hiltrup	K. E.-D. r. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.					
45	ein roth. Strich	—	1	Collo	eis. Maschinentheile —	22	45	Soest	K. E.-D. Hannover	
46	rother Strich	24	—	—	Eisenröhren —	—	46	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Berlin-Anh.-Rossla.
47	rotheStriche u. unleserl. Schriftzeich.	—	1	—	zollstarke, vierkantige Eisenstange	9,5	47	Cottbus	Halle a. S.	
48	weiss. Anstrich	—	2	Bund	schwaches Rundeisen	50	48	Pirna	Sächs. Staatsb.	
49	△	3538	1	Kiste	— —	—	49	Egeln	K.E.-D. Magdeburg	bez. Schneidlingen.
50	E	61189 61190	1 1	Fass „	Colophonium — Colophonium —	330 331	50	Leipzig	„	
51	△	5051	1	Pack	Papier —	52	51	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
52	N.	1/4	1	Rolle	Telegraphendraht —	9	52	Hiltrup	K. E.-D. r. Köln	
					E. Colli ohne Signatur.					
53	—	—	1	—	Blechschieber, 47 cm hoch, 41 cm breit	3	53	Braunschweig	Braunschweig.	
54	—	—	3	—	eiserne Bolzen —	—	54	Münster	K. E.-D. r. Köln	
55	—	—	6	Colli	Eisen —	10	55	Duisburg Rh.	„	
56	—	—	1	Pack in Drell	Eisenw. —	4	56	Stassfurt	K.E.-D. Magdeburg	
57	—	—	1	—	Kette, 10 m lg. —	—	57	Bernburg	„	
58	—	—	2	Sack	Kleesaamen —	147	58	Breslau	Oberschlesische	
59	—	—	1	—	Knierohr mit Schieber	—	59	Oebisfelde	K.E.-D. Magdeburg	
60	—	—	1	Korb	leer —	1,5	60	Soest	K. E.-D. Hannover	
61	—	—	1	Sack	Kuhhaare —	13	61	Lautenthal	K.E.-D. Magdeburg	
62	—	—	1	—	Maschinentheil(Zahnst.)	3	62	Halberstadt	„	
63	—	—	1	Rohrkorb	leer —	3	63	Kirchweyhe	K. E.-D. r. Köln	
64	—	—	3	—	eiserne Rungen —	—	64	Münster	„	
65	—	—	2	Ballen	Säcke —	18	65	Düsseldorf K. M.	„	
66	—	—	1	—	Sackkarre —	—	66	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
67	—	—	1	—	eiserne Schippe —	1	67	Bingen Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
68	—	—	1	Stange	7 m lang —	17,5	68	Grottkau	Oberschlesische	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	C L B	421 751 781 897	4	Stück	Charnierstützen —	—	1	Grulich	Mähr. Grenzbahn	
2	F B	666	1	Kiste	Papier —	73	2	K. Czell	Ungar. Westb.	Wien H.-Zoll.
3	Bielitz	1952	1	Fass	? —	—	3	Oderberg	Kaschau-Oderberg	Bécs fővám.
4	—	1847	1	Pack	Emailgeschirr —	15	4	Grulich	Mähr. Grenzbahn	
5	—	—	1	Ballen	Dachpappe —	—	5	Kaschau	Kaschau-Oderberg	von Oderberg.
6	—	—	1	Fass	leer, alt —	—	6	Poprád-Felka	„	
7	—	—	1	Kiste	? —	—	7	Marksdorf	„	
8	—	—	1	Sack	Korn —	67	8	Gleisdorf	Ungar. Westb.	Studenzen.
9	—	—	1	„	Mais —	—	9	Poprád-Felka	Kaschau-Oderberg	
10	—	—	1	Stück	Schwellen —	—	10	Lucsivna	„	
11	—	—	4	„	Schwellen —	—	11	Ruttek	„	von Gr. Berzencze.
12	—	—	7	„	Schwellen —	—	12	„	„	„ „

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A K	—	142	Pack	Wolle —	—	1	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
2	B	438	1	Kiste	— —	10	2	Hengelo	„	bekl. Dortmund-Hengelo.
3	B G	1408	1	Ballen	— —	85	3	Vlissingen	„	
4	C H C	—	1	Pack	— —	12	4	„	„	
5	H W	—	6	Fässer	leer —	70	5	Venlo	„	
6	J J B	—	2	Kisten	Glas —	—	6	Dordrecht	„	
7	M G B	49	1	Fass	— —	177	7	Vlissingen	„	
8	W S	—	116	Pack	Wolle —	—	8	„	„	
9	B A C	3772	1	Kiste	— —	35	9	„	„	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

Beilage zu No. 52. **Berlin, am 10. Juli 1882.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro Juni 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Badische, Berlin-Anhalt, Crefelder, Holsteinische Marsch-, K. E.-D. Magdeburg, Ostpreussische Süd-, Posen-Creuzburg, Saal-, Weimar-Gera, Lemberg-Czernowitz-Jassy, Mohacs-Fünfkirchen, Oesterreichische Nordwest-, Turnau-Kralup-Prager, Holländische Eisenb. und Rumänische Staatsb.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

(1126) **Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn.** Localgütertarif v. 1/1. 80.
Es ist eingeführt worden:
Nachtrag III, gültig v. 8/6. cr., enthaltend:
a) Tarifsätze von und nach den Haltestellen Dt. Damerau, Sommerau und Rybno.
b) Tarifsätze für Dt. Eylau Stadt.
c) Neue Frachtsätze für den Ausnahmetarif „Zuckerrüben und Rübenschnitzel“.
d) Neue Frachtsätze für den Ausnahmetarif „gebrannte Steine“ (Mauer- und Ziegelsteine).
e) Neue Frachtsätze für den Ausnahmetarif „Feld-, Pflaster- und Bruchsteine“.

Oberschlesische Eisenbahn. Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/1. 80. Nachtrag III v. 1/6. 82 ab. Enthaltend:
1. Ergänzung bezw. Berichtigung der Zusatzbestimmung zu den §§ 35, 42 und 43 des Betriebsreglements.
2. Anderweiter Abschnitt B. Tarifvorschriften und Transportpreise.
3. Ergänzung des Abschnitt D. Nebengebühren.
4. Kilometerzeiger für die Station Kattern.
(Preis 0,20 *M.*)

Pfälzischer Localgütertarif v. 1/10. 77, VIII. Nachtrag v. 1/5. 82.

(1038) **Werrabahn.** Localgütertarif v. 1/7. 77.
Nachtrag XIV v. 1/6. 82, enthaltend: Aenderung des Transittarifs für Holz, Rhönbasaltsteine und Kohlen im Verkehr mit der Feldabahn.

(888) **Württembergische Staatseisenbahnen.** Nachtrag VII zu dem ab 1/1. 78 giltigen Localtarife, sowie für den directen Güterverkehr mit Stationen der Kirchheimer und Ermsthalbahn, giltig v. 1/5. 82, enthaltend:
1. Ausnahmetarif No. 3 für Leimleder, gekalktes, in nassem, abgetropftem Zustande.
2. Ausnahmetarif No. 4 für Zuckerrüben, grüne, und Zuckerrüben-Futterschnitzel (Rückstände aus der Zuckerfabrikation).
3. Ergänzung des Nebengebührentarifs.

II.

Badisch-Pfälzischer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/1. 81, II. Nachtrag v. 1/5. 82. (Pfälz. E.)

(1060) **Friesisch-Westfälischer Verband.** Nachtrag I v. 1/6. 82 zum Tarif für den Güterverkehr v. 1/4. 82.
Ergänzungen und Berichtigungen der speciellen Tarifvorschriften. (Oldenb.)

(1079) **Hamburg - Lübeck - Bayerischer Eisenbahn - Verband.** Nachtrag 24 v. 1/6. 82 zum Gütertarife v. 1/10. 78 enthält:
I. Erweiterung des Ausnahmetarifs für Talg.
II. Ergänzung des Nachtrags 23. Preis 0,05 *M.* (Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

(1081) **Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband via Wittenberge-Berlin resp. Stendal-Berlin.** Nachtrag 9 v. 1/6. 82 zum Verbandsgütertarif v. 1/7. 78 enthält:
I. Aenderung des im Nachtrag 4 enthaltenen Verzeichnisses der au dem Verbande betheiligten Verwaltungen.
II. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Buchholz, Hamburg und Lüneburg B. H. einerseits und Hinterpommerschen Stationen (Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction Bromberg) andererseits an Stelle der bisherigen bezüglichen Tarifsätze.
III. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Buchholz B. H. einerseits und Berlin-Stettiner Stationen (Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin) andererseits an Stelle der bisherigen bezüglichen Tarifsätze.
Anmerkung: Die im Tarif v. 1/7. 78 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Köln-Mindener Eisenbahn und der Oldenburgischen Eisenbahn einerseits und den Hinterpommerschen Stationen andererseits treten ausser Kraft und werden durch die bezüglichen Staatsbahntarife ersetzt. Preis 0,05 *M.* (Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

(903) **Hanseatisch-Schlesischer Verbandstarif** für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen nebst Viehbegleitern. Nachtrag II v. 10/5. cr. (K. E.-D. Berlin.)

Hessisch-Pfälzischer Gütertarif v. 1/10. 81, V. Nachtrag vom 1/6. 82. (Pfälz. E.)

(981) **Mitteldeutscher Verband.** Nachtrag IV zu Heft No. 33 v. 1/11. 79, giltig v. 1/6. bezw. 1/7. 82 ab, enthaltend abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Oschersleben, Ringelheim, Vienenburg (Braunschw. B.), Cottbus, Frankfurt a/O., Peitz (C. Gr. B.), Dresden, Grossenhain (Sächs. Staatsb.), Posen (M. P. B.), Kohlfurt (B. A. B.), Spandau (B. H. B.), Beuthen, Sosnowice (R. O. U. B.)

(765 bezw. 825) Nachtrag XIV zu Heft No. 1 v. 1/1. 81, giltig v. 1/6. 82 ab, enthaltend Berichtigungen verschiedener Entfernungen und Frachtsätze, Aenderung der Entfernungen und Sätze für Altwasser und Waldenburg, neue Frachtsätze für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal, Schmiedeberg i/Schl. und Erbach i/Rheingau.

(1021) Nachtrag XV zu Heft No. 1 v. 1/1. 81, giltig v. 1/6. bzw. 15/6. bezw. 15/7. 82 ab, enthaltend Erhöhung der Entfernungen und Frachtsätze der Station Dobrilugk - Kirchhain, Aufhebung der Frachtsätze der Station Werdau (S. Th. O. W. B.), Aenderung der Entfernungen und Sätze für die Stationen Babenhausen, Dieburg, Erbach i/O., Höchst-Neustadt, Michelstadt (H. L. B.), neue Entfernungen und Sätze für die Stationen Darmstadt, Darmstadt-Rosenhöhe, Eberbach, Hetzbach - Beerfelden, Nieder-Ramstadt-Traisa, Reinheim, Seligenstadt a/M. (H. L. B.)

(765 bezw. 825) Nachtrag VIII zu den Heften No. 2 und 3a v. 1/1. 81, giltig v. 1/6. 82 ab, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr der Station Erbach i/Rheingau.

(1021) Nachtrag IX zu Heft No. 2 v. 1/1. 82, giltig v. 1/6. 82 ab, enthaltend directe Tarifsätze für die Stationen Auerbach (unterer Bhf.), Netzschkau und Werdau.

(765 bezw. 825) Nachtrag VII zu Heft No. 3b v. 1/1. 81, giltig v. 1/6. 82 ab, enthaltend Frachtsätze für die Station Neckarelz (Bad. B.).

(1021) Nachtrag VIII zu Heft No. 3b v. 1/1. 81, giltig vom 1/6. 82 ab, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Darmstadt-Rosenhöhe, Eberbach, Hetzbach-Beerfelden, Nieder-Ramstadt-Traisa, Reinheim, Seligenstadt a/M. der Hessischen Ludwigsbahn.

(765 bezw. 825) Nachtrag II zu Heft No. 4 v. 1/3. 82, giltig v. 1/6. 82 ab, enthaltend Aenderungen und Berichtigungen verschiedener Entfernungen und Frachtsätze, neue Frachtsätze für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg i/Schl. (Thüring. E.)

(995 u. 1044) **Ostdeutsch-Böhmischer Verband-Gütertarif** v. 1/5. 80 bez. 1/12. 80.
a) Nachtrag III zu Theil II Heft 1 v. 1/6. 82, enthaltend:
1. Ausnahmetarif 7 für Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen.
2. Neue Tariftabelle für Aussig (St. E. G. und Oe. N. W. B.), Bodenbach, Tetschen und Reichenberg.

3. Ermässigte Sätze für Güter des Specialtarifes III.
4. Directe Frachtsätze im Verkehr mit Hronow der St. E. G. und Sorgau der B. S. F. E.
5. Aufnahme der Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg (N. Schl. M. E.) in den Tarif.
6. Neue Frachtsätze für Holz im Verkehr zwischen der Breslau - Schweidnitz - Freiburger bezw. Niederschles. - Märkischen Bahn und einigen Stationen der Oesterreich. Staatsbahn. (Preis 0,30 ℳ)

b) Nachtrag II zum Theil II Heft 3 v. 1/6. 82, enthaltend:
1. Ausnahmetarif No. 4 für Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen.
2. Neue Tariftabellen für die Stationen Komotau (A. T. E.), Komotau (D. B. E.), Bodenbach und Tetschen (B. N. B.)
3. Ermässigte Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III.
4. Ausnahmetarif No. 5 für zerstückte alte Eisenschienen.
5. Aufnahme der Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg in den Verbandtarif. (Preis 0,20 ℳ) (Oberschl.)

(991) **Rechtsrheinisch - Bayerischer und Rheinisch - Bayerischer Güterverkehr. Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holz- und Kohlenverkehr.** Am 20/5. cr. sind directe Frachtsätze für die Station Weilbach der Bayerischen Staatsbahn in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

(1004) Gütertarif für den **Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verband** v. 15/7. 78 und für den **Bergisch-Märkisch-Sächsischen Verband** v. 1/11. 78.

Ermässigte Sätze für den Verkehr zwischen Bergisch-Märkischen und Aachen-Jülicher Stationen einerseits und den Stationen Dresden und Grossenhain der Sächsischen Staatsbahn andererseits. (K. E.-D. Elberfeld.)

(840) **Rheinisch - Westfälisch- und Hannover - Elsass - Lothringisch - Luxemburgischer Verkehr.** Nachtrag I zu dem Tarif v. 1/4. 81 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend Ergänzungen bezw. Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften, sowie eine Berichtigung des Haupttarifs. Giltig v. 1/5. cr. Preis 0,10 ℳ (Köln rechtsrh.)

(543) **Rheinisch - Westfälisch - Hessischer Verkehr.** Die im Nachtrag III zu Heft IV des Gütertarifs v. 1/1. 81 mit beziehungsweise 239, 248 und 243 km aufgeführten Entfernungen zwischen Delstern einer- und König, Michelstadt und Zell-Kirchbrombach andererseits sind mit Giltigkeit v. 1/5. cr. ab auf 339 resp. 348 und 343 km berichtigt. (Köln rechtsrh.)

(838) **Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer Verband.** Gütertarif v. 15/6. 78.

Aufhebung der Bestimmung in der Bekanntmachung v. 17/3. 82 (No. 560), nach welcher die in dem Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Elberfeld und Magdeburg für Station Leipzig enthaltenen Frachtsätze auch für den Verkehr der Station Leipzig und Plagwitz-Lindenau der Thüringischen Eisenbahn zur Anwendung kommen sollten. (K. E.-D. Elberfeld.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband-Gütertarif v. 1/1. 80.

(852) a) Nachtrag V zu Theil II Heft 2 v. 1/6. 82, enthaltend:
1. Anderweite, zum Theil ermässigte Sätze für den Verkehr zwischen Dzieditz und Bielitz-Biala einerseits und Stettin bezw. Swinemünde andererseits.
2. Neue ermässigte Sätze für gesalzene Heringe von Hamburg, Stettin etc. nach Stationen der Erzherzog Albrechtbahn und Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn.
3. Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendung des Ausnahmetarifs für Kaffee, Reis, Colonialwaaren und Farbhölzer.
4. Druckfehlerberichtigungen.

Preis 0,10 ℳ

(853) b) Vom 1/6. 82 ab treten für den Transport von Locomobilen, Hebekrähnen und anderen grösseren eisernen Maschinen ab Roman nach Stationen der Kgl. Rumänischen Eisenbahnen folgende ermässigte Entfernungen in Kraft:

Roman-Buzeu 218 km, Roman-Ploesci 287 km, Roman-Bukarest 346 km, Roman-Pitesci 436 km, Roman-Slatina 517 km, Roman-Creicova 577 km, Roman-Turn-Severin 691 km. (Oberschles.)

Schlesisch-Polnischer Verband-Güterverkehr v. 1/6. 82.

(770) a) Enthaltend: Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oderufer Eisenbahn einerseits und Stationen der Warschau - Wiener und Warschau - Bromberger Eisenbahn, sowie der Station Lodz der Lodzer Fabrikbahn andererseits.

Durch den gegenwärtigen Tarif tritt der Gütertarif (Theil II) für den Schlesisch - Polnischen Verbandverkehr via Kattowitz-Sosnowice v. 15/7. 79 und der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Warschau - Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn, sowie der Station Lodz der Lodzer Fabrikbahn einerseits und Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn andererseits v. 15/7. 79 nebst den zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Preis 1,00 ℳ

(883) b) Mit dem 1/6. 82 wurde die Station Pruszkow mit den Frachtsätzen für Warschau in den Verband einbezogen. (Oberschles.)

Schlesisch-Süddeutscher Verband-Gütertarif v. 1/5. 78.

(744) a) Unter Aufhebung des bisherigen Tarifhefts III v. 1/7. 78 nebst Nachträgen, sowie der Frachtsätze für die Stationen der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn in dem Tarife zwischen der Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn einerseits und der K. Württembergischen Staatsbahnen andererseits v. 1/9. 78 ist am 1/6. 82 ein neues Tarifheft No. 2 für den Güterverkehr zwischen Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin, der Breslau - Schweidnitz - Freiburger, der Oberschlesischen und der Rechte-Oderufer Eisenbahn andererseits in Kraft getreten.

Preis 1,00 ℳ

(1107) b) Nachtrag VII zum Tarifheft II v. 1/5. 78. Giltig v. 1/6. 82, enthaltend:
1. Neue Frachtsätze für Lomnitz, Mittel - Zillerthal und Schmiedeberg.
2. Anderweite Frachtsätze für Lindau, Bregenz, Romanshorn, Rorschach und Ulm, Stationen der Bayerischen Staatsbahnen.
3. Berichtigungen.

Preis 0,10 ℳ (Oberschles.)

(850) **Schlesisch - Sächsischer Verbands - Gütertarif.** Nachtrag I v. 15/5. cr. (K. E. D. Berlin.)

(925) **Stettin - Märkisch - Schlesischer Verbands - Gütertarif.** Nachtrag I v. 15/5. cr. (K. E.-D. Berlin.)

(1000) **Weichsel - Eisenbahn - Verband.** Gütertarif v. 1/12. (19/11.) 80. Es ist eingeführt worden:

Ausnahmetarif für den Transport von
1. Holz, Europäisches jeder Art, als:
   Bau- und Nutzholz, Stämme, Kniehölzer, Balken, Bohlen u. s. w.;
2. Fichten-, Tannen-, Erlen-, Birken- und Eschen - Bau- und Brennholz

ab Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser, Stationen der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg, giltig v. 13/6. (1/6.) 82. (Mar.-Mlawka.)

III. A. 1.

(819) Verkehr zwischen Stationen des **Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** andererseits. Einführung eines neuen Gütertarifs.

(683) Staatsbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen der **Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn** und dem **Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin** v. 15/5. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(1060) **Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen, sowie Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen.** Nachtrag I v. 1/6. 82 zum Staatsbahn-Gütertarif Oldenburg-Köln (rechtsrh.) v. 1/4. 82.

I. Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Osnabrück. (K. r.)
II. Anderweite (ermässigte) Tarifsätze für Wetzlar im Verkehr mit Berne, Brake, Elsfleth und Nordenhamm.
III. Berichtigungen etc.

Nachtrag I v. 1/6. 82 zum Staatsbahn-Gütertarif Oldenburg-Elberfeld v. 1/4. 82.

Berichtigungen etc.

Nachtrag II v. 1/6. 82 zum Staatsbahn-Gütertarif Oldenburg-Köln (linksrh.) v. 1/4. 82.

I. Eröffnung der Station Martinstein für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr, sowie der Haltestelle Salzig für den Fracht-Stückgutverkehr.
II. Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Weser-Hafenstationen Brake und Nordenhamm.

Die in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Sätze etc. sind mit den Bremerhafener Sätzen etc. gleichgehalten.

III. Berichtigungen etc. (Old.)

(683) **Nachbar-Gütertarif der Berlin-Stettiner, Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und Berliner Nordbahn.** Nachtrag VII v. 15/5. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(816) **Leichen-, Fahrzeug- und Viehtarif der Altdamm-Colberger Eisenbahn mit dem Directionsbezirk Berlin.** Nachtrag I v. 1/5. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(1168) **Nachbarverkehr zwischen M.-P. und B.-S.-F. E.** Tarif v. 1/1. 78.

Am 15/6. 82 sind die Frachtsätze für Cüstrin ausser Kraft getreten und durch anderweite im Preussisch-Oberschlesischen Verbande (Nachtrag III) ersetzt. (Br.-Fr.)

(909) **Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (linksrheinisch) und Braunschweigische Eisenbahn.**

Gütertarif v. 1/6. 82.

Enthaltend: Kilometerzeiger, allgemeine Kilometer-Tariftabellen, Stations-Tariftabellen, sowie Ausnahmetarife.

Mit Einführung dieses Tarifes werden aufgehoben:
1. Der Gütertarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband v. 1/1. 78.

2. Der Gütertarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband v. 1/1. 81 (Heft 1 und 5) nebst Nachträgen, soweit dieselben Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen den in dem neuen Tarife aufgeführten Stationen und für die Station Holzminden enthalten. Pr. 0,50 ℳ. (K. E.-D. l. K.)

(949) **Gütertarif** für den Verkehr zwischen Stationen der **Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Berlin.** Einführung des Nachtrags I.

(950) **Gütertarif** für den Verkehr zwischen Stationen der **Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Bromberg einschliessl. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.** Einführung des Nachtrags I. (K. E.-D. Elberfeld.)

(838) **Staatsbahn-Verkehre.**

Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Magdeburg.** Herausgabe eines Berichtigungsblatts. (K. E.-D. Elberfeld.)

(683) **Staatsbahn-Gütertarif** für den Verkehr zwischen den **Eisenbahn-Directionsbezirken Hannover und Berlin** v. 15/5. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(1001) **Staatsbahntarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Directionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits** v. 1/10. 81.

Nachtrag II v. 1/6. 82 enthaltend:

1. Anderweite Kilometerentfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit Altwasser und Waldenburg N.-M. E.
2. Directe Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg.
3. Anderweite Kilometerentfernungen für den Verkehr mit Station Dobrilugk-Kirchhain.
4. Directe Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Cüstrin, Lebus, Podelzig und Frankfurt a/O.
5. Ausnahmesätze für Getreide etc., Blei und Zink zwischen Grossenhain und Dresden-Friedrichstadt einerseits, einzelnen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits.
6. Ausnahmesätze für Sprit und Spiritus zwischen Dresden-Friedrichstadt und einzelnen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn.
7. Ausnahmesätze für Getreide und Holz zwischen Bromberg und Thorn einerseits und einzelnen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits.
8. Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften.
9. Aufhebung von Tarifsätzen.
10. Berichtigungen der im Haupttarife bezw. im Nachtrag I enthaltenen Kilometerentfernungen und Frachtsätze.
11. Anderweite Tarifbestimmungen. Pr. 0,20 ℳ. (Oberschles.)

(1072) **Staatsbahn-Verkehr.**

a) Nachtrag I v. 1/6. 82 zum **Gütertarif** für den Verkehr zwischen Stationen der **Directionsbezirke Köln linksrheinisch und Berlin** v. 1/5. 82 enthaltend:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Groesbeck, Niederbreisig und Nymegen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln linksrheinisch, sowie anderweite Entfernungen für die Station Altwasser und Waldenburg des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin.
2. Ergänzung des Ausnahmetarifes 3 c (Eisen und Stahl, auch verzinkt etc.)
3. Berichtigung. Preis 0,10 ℳ.

b) Nachtrag I v. 1/6. 82 zum **Gütertarif** für den Verkehr zwischen Stationen der **Directionsbezirke Köln linksrheinisch und Bromberg incl. der Marienburg-Mlawkaer Bahn** v. 1/5. 82 enthaltend:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Groesbeck, Niederbreisig und Nymegen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln linksrheinisch.
2. Ergänzung des Ausnahmetarifes 3 b (Eisen und Stahl, auch verzinkt etc.).
3. Berichtigungen. Preis 0,10 ℳ. (K. E.-D. l. K.)

c) Nachtrag I v. 1/6. 82 zum **Gütertarife** für den Verkehr zwischen Stationen der **Directionsbezirke Köln linksrheinisch und Magdeburg incl. der Berliner Ringbahn** v. 1/5. 82 enthaltend:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Groesbeck, Niederbreisig und Nymegen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln linksrheinisch.
2. Ergänzung des Ausnahmetarifes 2 (Eisen und Stahl, auch verzinkt etc.) und
3. Berichtigungen des Haupttarifes. Preis 0,10 ℳ. (K. E.-D. l. K.)

III. A. 2.

(542) Die Frachtsätze der Station Wetzlar des Tarifs vom 1/2. 81 für den Verkehr zwischen Stationen des **Eisenbahn-Betriebsamts Wiesbaden** einerseits und **Pfälzischen Stationen** andererseits sind bezüglich derjenigen Verkehrsrelationen, welche im Tarife für den Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Verkehr nicht enthalten sind, am 1. Mai cr. ausser Kraft getreten. (Köln rechtsrheinisch.)

(1094) **Königl. Eisenbahn-Directionsbezirk Frankfurt a/M. und Hessische Ludwigsbahn.**

Zu diesem Tarif ist der Nachtrag IV, mit Gültigkeit vom 1/6. 82, herausgegeben. Derselbe enthält Kilometer-Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen beiderseitiger Bahnen. (K. E.-D. Frankfurt.)

Staatsbahn-Verkehr.

a) Zu dem Tarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke **Frankfurt a/M. und Elberfeld** ist der Nachtrag II erschienen, welcher ausser Berichtigungen, weitere Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. im Verkehr mit Oberlahnstein enthält. Gültig ist dieser Nachtrag ab 1/6. 82.

b) Zu dem Tarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke **Frankfurt a/M. und Köln — linksrheinisch —** ist mit Gültigkeit v. 1/6. 82 der Nachtrag II herausgegeben. Derselbe enthält neben Aenderungen und Berichtigungen anderweite Entfernungen für Höchst (N. B.) loco und neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für Höchst (N. B.) trans. ferner Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Groesbeck, Niederbreisig und Nymegen des Directionsbezirks Köln — linksrheinisch — und endlich Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. im Verkehr mit Oberlahnstein.

c) Der Nachtrag II zum Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke **Frankfurt a/M. und Köln — rechtsrheinisch —** ist ebenfalls mit Gültigkeit v. 1/6. cr. erschienen und enthält derselbe ausser Berichtigungen, Ausnahmesätze für Eisenerze etc. im Verkehre mit Oberlahnstein. (K. E.-D. Frankfurt.)

(561) Am 1/5. cr. ist unter Aufhebung sämmtlicher bis dahin bestehenden directen Tarifsätze für den Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen des **Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin** einerseits und Stationen des **Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch)** andererseits ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen der genannten Directionsbezirke in Kraft getreten, welcher einzelne Frachterhöhungen, im Uebrigen aber fast durchweg Ermässigungen gegenüber den vorigen Frachten aufweist.

(563) Am 1/5. cr. sind für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen des **Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und den Stationen des **Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg** bezw. den Stationen des **Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits neue Tarife in Kraft getreten, welche neben einzelnen Frachterhöhungen fast durchweg Frachtermässigungen gegenüber den bisherigen Tarifen aufweisen. (Köln rechtsrheinisch.)

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich Bahn. Nachtrag I zum Theil II Heft I gültig v. 1. März 1882. Gültig v. 10. Juni 1882.

Inhalt: Frachtsätze für Kayl, Kreuzwald, Oettingen und Rümelingen, anderweite Frachtsätze für Karlingen und sonstige Aenderungen des Haupttarifes. Pr. 0,08 ℳ. (K. E.-D. l. K.)

III. A. 3.

(1144) **Saarbrücken-Hessischer Gütertarif.** Zum Hefte II ist am 10. Juni cr. Nachtrag IV in Kraft getreten.

Inhalt: Aenderungen und Berichtigungen verschiedener Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Frankfurt a/M., Hanau und Höchst a/M. Preis 0,05 ℳ. (K. E.-D. l. K.)

Tarif für die directe Güterbeförderung zwischen Stationen der **Grossh. Bad. Staatseisenbahnen einerseits** und Stationen der **K. Württemb. Staatseisenbahnen andererseits.** Theil II., giltig vom 1. Mai 1882 ab (unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Januar 1881 nebst Nachtrag I., sowie der Ausnahme-Tarife für die Beförderung von Braunkohlen, Steinkohlen und Coakes bezw. von Bau- und Nutzholz vom 1. Januar 1881).

III. B. 3.

Galiz.-Wiener Gemeinschaftsverkehr. Nachtrag II zum Tarife vom 10. September 1881 — giltig vom 1. Mai 1882 — enthält Einbeziehung sämmtlicher Wiener Bahnhöfe, dann einzelne Ergänzungen und Berichtigungen. (G. C.-L.)

III. C. 2.

(1181) **Südösterreichisch-Deutscher Güterverkehr.** III. Nachtrag zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Sagrado und Görz, Stationen der Oesterreichischen Südbahn und Pola und Rovigno, Stationen der Istrianer Staatsbahn einerseits und Deutschland andererseits via Pusterthal - Brenner - Kufstein vom 1. October 1880. Gültig vom 15. Juni 1882. Enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification. (K. E.-D. l. K.)

(1061) **Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.** a) Im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln linksrheinisch, sowie der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Belgischen Stationen andererseits wird vom 1. Juni bis ultimo December d. J. bei Aufgabe von 5 000 resp. 10 000 kg frisches Obst nach Classe A 2 resp. Specialtarif I frische Aepfel, frische Birnen, frische Pflaumen, sofern zum Export über die Belgischen Seehäfen bestimmt, nach den Sätzen der Classe A 2 resp. Ausnahmetarifs 2 abgefertigt.

b) Der von Antwerpen nach Basel für Oleonaphtha bestehende Ausnahmefrachtsatz von 21,63 Frcs. pro Tonne ist am

1/6. cr. ausser Kraft gesetzt. Genannter Artikel tarifirt fernerhin nach Classe B. (K. E.-D. l. K.)

III. D.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Belgischen Stationen einerseits und Stationen der Südwestlichen Eisenbahnen Deutschlands andererseits. Heft VII a (Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Belgischen Seehäfen einerseits und den Stationen der Württembergischen Staatsbahnen andererseits), gültig v. 1/5. 82 ab, unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifs v. 1/3. 79, sowie der Transit tarife für Ulm trs. v. 20/10. 79 bezw. 10/2. 80. (Württ.)

(1040) **Deutsch-Belgischer Verkehr.** a) Einführung ermässigter Frachtsätze für den Transport von Flachs, Hanf und Hanfstroh in Wagenladungen von 10 000 und 20 000 kg (Ausnahmetarif 14) von Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction Bromberg nach Grez-Doiceau-Gastuche, Station der Grossen Belgischen Centralbahn am 1/6. cr.

(1093) b) Am 10/6. cr. wurden die Stationen Gumbinnen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg und Adinkerke, Comines, Iseghem, Le Touquet, Menin, Roulers, Warneton, Wernicq, Wevelghem und Ypres der Westflandrischen Eisenbahnen mit ermässigten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs, Hanf und Hanfstroh in Wagenladungen von 20 000 bezw. 10 000 kg von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks nach Belgischen Stationen aufgenommen. (K. E.-D. l. K.)

(1180) **Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Brenner-Kufstein.** Nachtrag III zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Italien und Deutschland v. 1/10. 80, giltig v. 15/6. 82.

Enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen der Waaren-Classification. (K. E.-D. l. K.)

(1165) **Englisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.** Frisches Obst im Verkehre von Stationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Köln linksrheinisch und Frankfurt a/M., sowie der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und London und Harwich, Stationen der Grossen Englischen Ostbahn andererseits wird vom 15. Juni bis zum Schlusse dieses Jahres bei Aufgabe von 5 000 resp. 10 000 kg zu dem Frachtsatze der Classe A 2 resp. den ermässigten Ausnahmefrachtsätzen befördert. (K. E.-D. l. K.)

Englisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Südwestlichen Eisenbahnen Deutschlands einerseits und London und Harwich, Stationen der Grossen Englischen Ostbahn, andererseits via Antwerpen-Harwich. Heft VII, Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Grossen Englischen Ostbahn London und Harwich einerseits und Stationen der K. Württembergischen Staatsbahnen andererseits, giltig v. 1/5. 82. (Württemb.)

Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischer Verband. Nachtrag III zum Thel II Heft I des Gütertarifs v. 1/1. 80, giltig vom 15/6. 82., enthaltend:

1. Classification der Güter der Specialtarife.
2. Aufnahme der Stationen Pegnitz und Wörth a/M.
3. Ausnahmetarif für Lithographiesteine. (K. E.-D. l. K.)

(1097) **Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Gütertarif.** a) Vom 10/6. cr. an sind verschiedene Stationen der Belgischen Staatsbahn mit ermässigten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für den Transport von Borke (Gerberlohe) in Wagenladungen von 5 000 kg zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln rechts- und linksrheinisch einerseits und Belgischen Stationen andererseits aufgenommen.

(1062) b) Vom 1/6. bis ultimo December d. J. wird frisches Obst bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 000 resp. 10 000 kg nach den Sätzen der Classen A 2 resp. des Specialtarifs I und frische Aepfel, frische Birnen, frische Pflaumen, sofort zum Export über die Belgischen Seehäfen bestimmt, nach den Sätzen der Classe A 2 resp. des Ausnahmtarifs II abgefertigt. (K. E.-D. l. K.)

(813) **Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Kohlen-Verkehr.** Die im Ausnahmetarif v. 1/1. 80 für die Beförderung von Steinkohlen, Coakes und Briquets enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von Alsdorf, Eschweiler und Stolberg, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln linksrheinisch einerseits und Bouwel und Nylen, Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn, andererseits sind am 12/6. cr. ausser Wirksamkeit getreten. Bezügliche Sendungen unterliegen fernerhin der Umkartirung in Hérenthals. (K. E.-D. l. K.)

Rheinisch-Niederländischer Verkehr. Am 15/6. cr. sind für Beförderung von Roheisen in Wagenladungen von 10 000 kg von Station Rothe Erde nach den Niederländischen Hafenstationen directe Frachtsätze in Wirksamkeit getreten. (K. E.-D. l. K.)

(1177) **Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr.** Vom 15/6. bis zum Schlusse des Jahres wird frisches Obst von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln rechts- und linksrheinisch nach London und Harwich, Stationen der Grossen Englischen Ostbahn bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 000 resp. 10 000 kg zu den Sätzen der Classe A 2 resp. zu ermässigten Ausnahmefrachtsätzen abgefertigt. (K. E.-D. l. K.)

(692) Am 15/5. cr. sind die in den Tarifen für die Beförderung von Gütern und bezw. Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen der **Köln-Mindener Station Bremen** einerseits und den **Niederländischen Stationen Alphen, Ede, Gouda und Zevenaar** andererseits bestehenden Frachtsätze ausser Kraft getreten und kann die directe Abfertigung bezüglicher Sendungen vom genannten Tage ab nur noch im Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verbandsverkehre von resp. nach der Oldenburgischen Station Bremen erfolgen. (Köln rechtsrh.)

(927) **Südwestrussisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.**

Specialtarif 2 für Getreide etc. im Verkehre mit der Kursk-Kiewer Eisenbahn — giltig v. 25/5. 82 — unter Aufhebung des gleichen Tarifes v. 15/11. 82. (Galiz. C.-L.)

K. K. priv. Vorarlberger Bahn und Vereinigte Schweizer Bahnen. Reglement und Tarif für den Transport von lebenden Thieren in Eil- und gewöhnlicher Fracht. Giltig v. 1/7. 82. (Vorarlb.)

IV.

(820) **Eisen- und Stahlwaaren.** Bezüglich der v. 1/3. bezw. 20/10. 80 ab gültigen Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen einerseits und den Elb-, Weser- und Ems-Hafenstationen bezw. Lübeck, Altona, Ottensen, Kiel, Flensburg und Mecklenburgischen Stationen andererseits sowie des Seetransit-Tarifs für den Verkehr zwischen den Emshafen-Stationen und Osnabrück ist am 1/5. cr. eine anderweite Nomenclatur bezw. Classification der Eisen- und Stahlwaaren in Kraft getreten, wonach u. A. die bisher zu höheren Tarifsätzen beförderten Artikel „Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, unverpackt in Ringen oder verpackt, sowie Drahtstifte, verpackt oder unverpackt“ zu den in den gedachten Ausnahmetarifen vorgesehenen bezw. für Call und Gesecke neu zur Einführung gekommenen Ausnahme-Frachtsätzen für Eisen des Specialtarifs II befördert werden.

(839) Am 1/5. cr. sind verschiedene Aenderungen des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der Donau - Dampfschifffahrts-Gesellschaft v. 10/9. 81 in Kraft getreten.

(586) Nachtrag I v. 1/5. cr. zu dem Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch) nach den Stationen Barcs und Sissek der Oesterreichischen Südbahn v. 25/2. cr., enthaltend: anderweite, erhöhte Frachtsätze für die Stationen Eschweiler B. M. und Stolberg B. M., sowie Berichtigungen zum Haupttarife.

(992) Am 20/5. cr. sind verschiedene Aenderungen des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch) nach den Stationen Barcs und Sissek der Oesterreichischen Südbahn v. 25/2. 82 in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

(983) **Getreide.** Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreidetarif.

a) Heft 1 v. 1/1. 80. Nachtrag X v. 1/6. 82 enthaltend:

1. Aufnahme der Station Lemberg pod zamkiem und Przeworsk der Galizischen Karl-Ludwigbahn.
2. Einführung von Frachtsätzen für die Stationen Brody und Podwoloczyska loco und transito mit Berlin, Preis 0,15 *M.*

b) Heft 2 v. 1/1. 80. Nachtrag V v. 1/6. 82 enthaltend: Aufnahme der Stationen Lemberg pod zamkiem und Przeworsk der Galizischen Karl-Ludwigbahn. Preis 0,05 *M.*

c) Heft 3 v. 20/1. 80. Nachtrag VIII v. 1/6. 82 enthaltend:

1. Aufnahme der Station Lemberg pod zamkiem und Przeworsk der Galizischen Karl-Ludwigbahn.
2. Aufnahme der Station Unterbarmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.
3. Druckfehlerberichtigungen. Preis 0,20 *M.*

d) Heft 4 v. 20/1. 80. Nachtrag VI v. 1/6. 82 enthaltend: Aufnahme der Station Lemberg pod zamkiem und Przeworsk der Galizischen Karl-Ludwigbahn. Preis 0,05 *M.* (Oberschles.)

(851) **Holz.** Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holztarif v. 1/2. 79. Nachtrag IV zu Tarifheft II v. 1/6. 82 enthaltend:

Neue ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Dziedítz K. F. N. B. und R. O. U. und Bielitz-Biala K. F. N. B. einerseits und Stettin bezw. Swinemünde andererseits. Preis 0,05 *M.* (Oberschles.)

(1171) **Holz.** Mit Giltigkeit v. 15/6. 82 gelangte der I. Nachtrag zu dem seit 1/3. 82 giltigen Ausnahmetarif für den Export von hartem Nutzholz, auch Fassdauben in Wagenladungen à 10 000 kg im Verkehre von Stationen der K. K. pr. Südbahngesellschaft, K. K. pr. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn, K. pr. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der Alföld-Fiumaner Eisenbahn nach Frankreich via Schweiz in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze nach Delle transit (Frankreich). (Südbahn.)

Kohlen. Saarkohlentarif No. 7 (nach Württemberg) v. 15/10. 79, IX. Nachtrag v. 10/5. 82. (Pfälz. E.)

(1025) **Kohlen.** Zu dem Ausnahmetarif für Kohlen etc. im

Localverkehr ist Nachtrag 3 erschienen und enthält neben Berichtigungen anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Höchst loco sowie neue Frachtsätze für Höchst trs. Gültig ist dieser Nachtrag ab 1. Juni 1882, soweit jedoch Erhöhungen gegenüber den bisherigen Sätzen eintreten, behalten die letzteren noch bis zum 15/7. 82 Gültigkeit. (K. E.-D. Frankfurt.)

(1073) **Kohlen.** Nachtrag I zum Ausnahmetarife No. 3 für die Beförderung von Saarkohlen nach Stationen der Hessischen Ludwigs- und Cronberger Bahn v. 1/10. 81. Gültig v. 1/6. 82. Enthaltend:

1. Bestimmung über Erhebung von Reexpeditionsgebühren auf Unterwegsstationen.
2. Directe Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen Hainstadt, Klein-Auheim und Seligenstadt.
3. Veränderte Frachtsätze für Griesheim und Höchst a/M.
4. Berichtigungen. Preis 0,10 ℳ (K. E.-D. l. K.)

Kohlen. Saarkohlentarif No. 16 nach der Prinz Heinrichbahn v. 1/3. 82.

Nachtrag I gültig v. 10/6. 82. Inhalt: Ergänzung der Vorbemerkung des Haupttarifes, Frachtsätze für die Station Spittel, anderweite Frachtsätze für Karlingen, sowie Abänderungen der Instradirung. (K. E.-D. l. K.)

(804) **Kohlen.** Ab 1/5. 82 ist die Station Wageningen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn mit directen Frachtsätzen in die Ausnahmetarife A und B v. 1/6. 80 für den Köln-Minden-Rheinisch-Hannover-Niederländischen Kohlenverkehr via Emmerich aufgenommen. (Köln rechtsrh.)

(690) Für **Kokessendungen** von den Stationen Bochum Rh., Herne K. M. und Herne W. nach der Oesterreichischen Station Scheifling sind am 20/5. 82 erhöhte Frachtsätze in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

(993) **Roheisen.** Für die Beförderung von Roheisen in Wagenladungen von je 10 000 kg zwischen den Stationen Niederschelden, Siegen und Haardt einer- und den Hafenstationen Bremen, Hamburg, Harburg, Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn-), Brake, Elsfleth, Nordenhamm, Emden, Leer und Papenburg andererseits, sowie zwischen Geisweid und Creuzthal einer- und den vorgenannten Hafenstationen excl. Emden, Leer und Papenburg andererseits sind vom 20/5. cr. ab ermässigte Ausnahmetarife zur Einführung gekommen. (Köln rechtsrh.)

(754) **Schwefelkies.** Specialtarif für die Beförderung von Schwefelkies von der Station Margitfalu-Göllnitzbanya der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn v. 10/8. 78 ist am 1/6. 82 ausser Kraft getreten. (Oberschl.)

Steinkohlen. Am 1. Juni cr. ist ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks aus dem Niederschlesischen Grubenrevier nach den Stationen der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang via Halbstadt-Chotzen-Wien Staatsbahnhof, in Kraft getreten. (Br.-Fr.)

(970) **Steinkohlen, Kokes, Briquets.** Aufhebung der Sätze für den Verkehr zwischen Herzogenrath und Kohlscheid einerseits, Bouwel und Nylen andererseits. (K. E.-D. Elberfeld.)

(965) **Steinkohlen.** Am 15/5. cr. ist ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 kg im Verkehre von der Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütte Eisenbahn nach den Stationen Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover in Kraft getreten. Verkaufspreis 0,10 ℳ

(966) Nachtrag II v. 15/5. cr. zum Ausnahmetarife v. 1/10. 81 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Hannover, enthaltend Ergänzungen bezw. Abänderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, neue bezw. ermässigte Frachtsätze für Sendungen der Zeche Massen, sowie für die Station Winsen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover und Berichtigungen. Preis 0,10 ℳ (Köln rechtsrh.)

(1020) **Wein.** Mit Giltigkeit v. 1/6. d. J. erschien ein Ausnahmetarif für die directe Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Wein in Fässern, ferner von zur Füllung versendeten oder leer retourgehenden Fässern im Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, der Ungarischen Westbahn und der Donau-Draubahn einerseits und Romanshorn und Rorschach, ferner Delle trs., Verrières trs. und Genf trs. (für Frankreich) andererseits. Hierdurch werden die für diese Verkehre bisher bestandenen Tarife aufgehoben. (Südbahn.)

Nachtrag I.

(Eingegangen am 5. Abends und am 6/7.)

I.

(1006) **Berlin - Görlitz.** Nachtrag VII v. 1/6. 82 zum Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

Aenderungen bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, Berichtigungen und Ergänzungen der Tariftabellen enthaltend.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburgische Wilhelmsbahn. Localtarif. Nachtrag IV u. V zum Kilometerzeiger sind am 1/5. in Kraft getreten. Dieselben enthalten Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Kappelkingen, Kreuzwald und Redingen, sowie Aenderungen der seitherigen Entfernungen in Folge Eröffnung der Bahnstrecke Hargarten - Karlingen. In den Nachtrag V sind die Entfernungen aufgenommen, welche sich über die bezüglichen Strecken der Saarbrücker Bahn kürzer berechnen. Der bisherige Anhang zum Heft II des Localtarifs ist hiermit ausser Kraft getreten. Gratis.

Ferner ist am 15/5. der Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/3. 80 zur Einführung gekommen. Derselbe enthält Abänderungen der Zusatzbestimmungen, gleichzeitig wird mit demselben der Nachtrag I aufgehoben. Gratis.

(763) **Königliche Eisenbahndirection Hannover.**

Localverkehr. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/6. 82. Preis 0,30 ℳ

II.

Deutsch-Polnischer Eisenbahnverband.

(1036) 1. Vom 1/6. cr. ab tritt die durch Nachtrag IV zum Tarifheft No. 3 für den Verkehr mit Warschau eingeführte Frachtermässigung für Kupfervitriol auch im Verkehr mit Lodz, Station der Lodzer Fabrikbahn, in Kraft.

(1099) 2. Mit dem 15/6. tritt der I. Nachtrag zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I bis auf die Güterclassification für Kleie und Cement in Kraft.

Soweit für die genannten beiden Artikel im Deutsch-Polnischen Verbande Ausnahmetarife nicht bestehen, bleiben dieselben von der directen Beförderung ausgeschlossen. (K. E.-D. Bromberg.)

Hamburg-Lübeck-Schlesischer Verband.

(1030) Nachtrag 3 v. 1/6. 82 zum Gütertarif v. 1/4. 79, enthält Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, veränderte Frachtsätze für Hamburg und Aufnahme der Station Wandsbeck.

(1196) Nachtrag 4 v. 15/6. 82 zum Gütertarif v. 1/4. 79, enthält Aenderung der speciellen Tarifvorschriften und veränderte Frachtsätze für Lübeck. (M. Fr.-Fr.)

(1122) **Hamburg - Pommerscher Verband.** Nachtrag 7 v. 1/6. 82 zum Gütertarif v. 1/7. 78, enthält anderweite Frachtsätze für Hamburg im Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Bromberg und vorgelegenen Stationen. (M. Fr.-Fr.)

Hanseatisch-Preussischer Verband.

1. Mit dem 1/6. tritt der XI. Nachtrag zum Tarif in Kraft. Derselbe enthält:

I. Berichtigungen zu II A. Specialbestimmungen zum Betriebsreglement.

II. Berichtigungen zu II B. Specielle Tarifvorschriften.

III. Abänderungen resp. Ergänzungen zu II F. Tariftabellen. (Bis No. 48 der Zeitung noch nicht publicirt.)

(1026) **Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.**

Vom 1/6. d. J. neuen Styls ab bis inclusive 12/10. d. J. neuen Styls gilt für Flachs-, Heede- und Wergsendungen bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 20 000 kg und mehr, insoweit solche durch 10 000 theilbar sind, pro Frachtbrief von den Russischen Stationen Antonopol, Dünaburg (St. P. W. E.), Iwanowka, Ostrow, Pskow und Rieschiza einerseits und den Nichtrussischen Flachsstationen des Deutsch - Russischen Verbandes, mit Ausnahme der Schlesischen Stationen des Flachs-Ausnahmetarifes v. 1/1. 82 neuen Styls, andererseits der vorstehende Ausnahmetarif:

a) Für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt östlich werden für je 6 000 kg pro Wagen der Aufgabestation die bisherigen in dem vom 28/10. 81 n. St. giltigen 12. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Gütertarif auf Seite 5 resp. 6 für Flachs, Flachsheede und Werg für die oben genannten Russischen Stationen enthaltenen Frachtsätze der 20 000 kg - Frachtclasse erhoben. Für das 6 000 kg übersteigende Gewicht pro Wagen wird die Hälfte der vorbezeichneten Frachtsätze berechnet und erhoben.

b) Für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt westlich gelten die in dem vorerwähnten 12. Tarifnachtrag auf Seite 11 resp. 12 für die oben bezeichneten Nichtrussischen Stationen enthaltenen Frachtsätze ab Schnittpunkt westlich unter der Bedingung, dass die Umladeverwaltung berechtigt ist, die Sendungen in offene Wagen umzuladen und unter Planbedeckung nach der Kartenschluss-Station weiter zu befördern.

Für das hergegebene Deckenmaterial wird die tarifmässige Planmiethe der Umladeverwaltung erhoben. Für die überschiessenden Quantitäten bis höchstens drei Procent des Gesammtgewichts der Sendung erfolgt die Frachtberechnung gleichfalls nach den vorbezeichneten Frachtsätzen. Für weitere überschiessende Quantitäten wird ab Schnittpunkt westlich die fünffache Fracht nach den vorbezeichneten Frachtsätzen, höchstens jedoch die einfache Fracht für 10 000 kg berechnet.

(1027) 2. Vom 1/6. cr. neuen Styls ab bis incl. 12/10. cr. neuen Styls treten für Flachs-, Heede- und Wergsendungen im Verkehr der Russischen Stationen Antonopol, Dünaburg (St. P.

W. E.), Iwanowka, Ostrow, Pskow und Riesbiza einerseits und den Schlesischen Verbandstationen des Flachs-Ausnahmetarifs v. 1/1. 82 n. St. andererseits diverse Frachtermässigungen in Kraft. (K. E. D.-Bromberg.)

Norddeutscher Verband.

(1056) Nachtrag 18 v. 10/6. 82 zum Gütertarife v. 1/1. 78.

Bestimmung über die Verwendung von Wagen unter 10 000 kg Tragfähigkeit. Aufhebung von Tarifsätzen. Anderweite Tarifsätze für die Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, sowie für Station Georgs-Marienhütte. Anderweite Tarifkilometer für den Verkehr zwischen Braunschweigischen Stationen einerseits, Stationen der Aachen-Jülicher und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn andererseits. Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs A für Getreide etc.

(1052) Nachtrag I v. 1/6. 82 zum Steinkohlen-Ausnahmetarife v. 1/1. 82.

Ergänzung und Abänderung des Verzeichnisses der Zechen etc. Neue Frachtsätze für die Station Berlin der Berlin-Anhaltischen Bahn. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Zeche Massen. Berichtigungen. (K. E.-D. Hannover.)

Preussisch-Oberschlesischer Verband.

(1010) 1. Vom 1. Juni cr. ab wird Flachs (gebrecht) bei Aufgabe in Quantitäten von je 10 000 kg pro Wagen von Güldenboden nach den im Ausnahmetarif für Flachs etc. v. 15/8. 81 und Nachtrag II zum rubricirten Tarif bezeichneten Stationen der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn zu den Sätzen des Specialtarifs III befördert.

(1065) 2. Am 1. Juni cr. treten für den Verkehr zwischen den sämmtlichen Stationen der beiderseitigen Directionsbezirke ermässigte directe Ausnahme-Frachtsätze für Holz des Specialtarifs II in Kraft.

(1131) 3. Am 15. Juni cr. tritt der Nachtrag III in Kraft, derselbe enthält:

1. einen directen Ausnahmesatz für Salzsendungen von Inowrazlaw nach Tilsit;
2. die Erhöhung der Sätze für Breslau Stadtbahnhof und Mochbern R. O. U. E.;
3. die Erweiterung des Ausnahmetarifs für Flachssendungen durch Einbeziehung von Güldenboden;
4. die anderweite Berechnung der directen Sätze für Grätz;
5. Neue Sätze für den Verkehr mit Cüstrin B. F. E. und Stationen der bisherigen Märkisch-Posener Bahn;
6. Anderweite zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Sätze zwischen Altwasser und Waldenburg im Verkehre mit den Stationen des unterzeichneten Directionsbezirks;
7. Ausnahmetarifsätze für Getreide und Holz des Specialtarifs II für Lichtenberg;
8. directe Ausnahmetarifsätze für Eisensendungen von Herminenweiche und Laband;
9. Neue Sätze zwischen Stationen der Breslau-Freiburger Bahn und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen;
10. Anderweite Entfernungen zwischen Nakel, Hammermühle, Lichtenberg, Podelzig, Tamsel und Walden im Verkehre mit Oberschlesischen Stationen;
11. Berichtigungen des Kilometerzeigers zum Nachtrag I. (K. E.-D. Bromberg.)

Preussisch-Sächsischer Verband.

1. Nach Verfügung v. 1/6. werden sämmtliche Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover andererseits im Tarifheft 1 des Preussisch-Sächsischen Verbandes v. 1/5. 78 aufgehoben. (Nicht publicirt.)

(112) 2. Mit dem 15/6. d. J. treten im Preussisch-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Lötzen etc., Stationen der Ostpreussischen Südbahn einer- und Halle, Cottbus und Guben andererseits anderweite ermässigte Ausnahmesätze für Holz des Specialtarifs II in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

(1095) **Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Verband.** Nachtrag 9 v. 15/6. 82 zum Gütertarife v. 1/6. 78.

Anderweite Tarifkilometer für den Verkehr der Berlin-Anhaltischen Bahn, der Stationen Cösfeld und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn. Berichtigungen zum Nachtrag 8. (K. E.-D. Hannover.)

(701 u. 702) **Schlesisch-Rheinischer Verband.** Nachtrag 7 v. 1/6. 82 zum Gütertarife v. 1/8. 78.

Specielle Tarifvorschriften. Anderweite Entfernungen und Frachtsätze. Aufhebung von Tarifsätzen. Berichtigungen. (K. E.-D. Hannover.)

Süddeutscher Eisenbahnverband. Im Tarifheft 10: Der Satz des Specialtarif II Wien (Kaiserin-Elisabethbahn)-Strassburg ist auf 3,62 *M.* abgeändert und für Wolle von derselben Station nach Erstein ab 10/5. ein Satz von 5,37 *M.* pro 100 kg eingeführt. Tarifheft 11: Für Wolle von Budapest nach Erstein tritt ab 10/5. ein Satz von 7,38 *M.* (Budapest Oesterreichische Staatsbahn) und von 7,55 *M.* (Budapest Donaufrachten-Bahnhof) pro 100 kg in Kraft. (Els.-Lothr.)

Südwestdeutscher Verband. Die Nachträge II zum Theil II (gratis), enthaltend Aenderungen der speciellen Bestimmungen etc. und VI zum Heft 5 (Preis 0,10 *M.*), enthaltend neue Sätze für den Verkehr mit den Stationen Wertheim und Würzburg, sind am 1/5. eingeführt. (Els.-Lothr.)

Westdeutscher Verband.

(1063) Nachtrag 6 v. 1/6. 82 zum Vieh- etc. Tarife v. 1/12. 80.

Ergänzungen und Aenderungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der allgemeinen Tarifvorschriften.

(1018) Nachtrag 27 v. 1/6. 82 zum Seehafen-Ausnahmetarife v. 1/6. 79.

Aufnahme der Artikel Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl zu den für Talg bestehenden Frachtsätzen in den Tarif. (K. E.-D. Hannover.)

III. A. 1.

(1084) Verbandverkehr des **K. E.-D.-Bez. Bromberg** mit der **Marienburg-Mlawkaer Bahn.**

Mit dem 1/6. tritt zum Tarif v. 25/3. der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält:

a) Neue Frachtsätze zwischen Filehne einerseits und den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn andererseits.

b) Berichtigungen. (K. E.-D. Bromberg.)

(1098) Staatsbahntarif zwischen den Bezirken **Berlin** und **Bromberg.**

Mit dem 1/6. d. J. treten im Staatsbahntarif für den Verkehr zwischen Bieselten und Czersk einerseits und mehreren Stationen des Bezirks Berlin andererseits directe Sätze für Holz des Specialtarifs II in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

(771) Staatsbahntarif zwischen den Bezirken **Bromberg einerseits** und **Hannover und Oldenburg andererseits.**

Diese beiden Tarife treten mit dem 1/6. in Kraft und enthalten die Tarifsätze zwischen den sämmtlichen Stationen der bezeichneten Directionsbezirke. (K. E.-D. Bromberg.)

III. A. 2.

(763) **Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Hannover einerseits, Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch), Elberfeld und Oldenburg andererseits;** Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/6. 82. Preis 0,10 *M.* (K. E.-D. Hannover.)

III. A. 3.

Tarif für den directen Verkehr zwischen der Württembergischen Staatsbahn und Elsass-Lothringen bezw. Luxemburg. Ein neuer Tarif ist am 1/5. in Kraft getreten. (Preis 1,00 *M.*)

Tarif für den directen Verkehr zwischen der Bayerischen Staatsbahn und Elsass-Lothringen bezw. Luxemburg. Ein neuer Tarif ist am 1/5. in Kraft getreten. (Preis 1,20 *M.*) (Els.-Lothr.)

III. B. 3.

(1067) Tarif für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen Stationen der **Ungarischen Nordostbahn einerseits** und Stationen der K. K. priv. **Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits.** Giltig vom 10/6. 1882. Gleichzeitig wird der seit 15. März 1877 giltige Tarif für den Wechselverkehr sammt Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt. (Ks.-Od.)

(1248) **Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband** — Tarif Theil II Heft 3, giltig vom 5/7. (Oe. St.)

(1153) Nachtrag II zu Theil I der allgemeinen Tarif-Bestimmungen der Oesterr.-Ung. Eisenbahnen, giltig vom 15/6. (Oe. St.)

III. C. 2.

(1110) **Oesterr. - Rheinländisch - Westfälischer Verkehr.** — Nachtrag II zu Theil II. Der Nachtrag gilt v. 15/7. 1882. (Oe. St.)

(742) **Deutsch - Oesterr. Verbandtarif,** Nachtrag VIII zu Theil II und III, giltig v. 1/5. (Oe. St.)

(1240) **Ung.-Rheinländisch-Westfälischer Verkehr,** Ausnahmetarif Theil II für Getreide, giltig vom 15/6.

(1232) **Ostdeutsch-Böhmischer Eisenbahnverband.** Nachtrag II zu Theil II Heft 2, giltig vom 1/7. 82. (Oe. St.)

III. D.

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. An Stelle der bisherigen Hefte II, IIIa und IIIb v. 1/3. 79 sind neue Hefte mit der gleichen Bezeichnung am 1/5. in Kraft getreten. Heft II 0,10 *M.*; Heft IIIa 0,35 *M.*; Heft IIIb 1,75 *M.* (Els.-Lothr.)

Oesterreichisch - Ungarisch und Süddeutsch - Französischer Verband. Am 1/5. ist im Verkehr zwischen Büdingen bezw. Stockheim (Oberhessische Eisenbahn) und Mézières - Charleville für Güter des S.-T. III der Satz von 17,00 resp. 16,75 Fr. pro 1 000 kg in Kraft getreten. Die Station Pegnitz der Bayerischen Staatsbahn ist am 23/5. in den directen Verkehr eingetreten. (Els.-Lothr.)

Transittarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Belgischen Seehäfen und Ulm transit. Mit Einführung des neuen Belgisch - Südwestdeutschen Tarifheftes VIIa sind die für Ulm transit. neuberechneten Sätze in dasselbe übernommen. (Els.-Lothr.)

IV.

Reis. Specialtarif für die Beförderung von Reis zwischen Antwerpen, Gent, Néchin etc. und Basel. Derselbe ist nach Uebernahme der betreffenden Sätze in das Belgisch-Südwestdeutsche Heft III b ausser Kraft gesetzt. (Els.-Lothr.)

(1156) **Locomotiv-Transporte** von Chemnitz nach Wirballen. Vom 15. Juni cr. ab tritt für die Beförderung von Locomotiven und Tendern auf Trucs im Verkehr zwischen Chemnitz der Sächsischen Staatsbahn einer- und Wirballen andererseits ein Specialtarif in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

Nachtrag II.

(Eingegangen am 6. Abends und am 7/7.)

I.

Ungarische Staatsbahnen. Nachtrag II zum Theile I der Tarifbestimmungen für den Eil- und Frachtgüterverkehr.

Giltig zu den Gebührentarifen der Oesterr.-Ungar. Bahnen v. 15/9. 81. Giltig v. 15/6. 82.

Holländische Eisenbahn.

(1034) Nachtrag 6 v. 1/6. 82 zum Local-Vieh- etc. Tarife v. 1/7. 77.

(1141) Nachtrag 9 v. 10/6. 82 zum Local-Gütertarife v. 1/6. 77.

Grand Central Belge. Für Anvers (Süd) gelten dieselben Sätze wie für Anvers (Entrepot und Bassin).

II.

(1031) **Bayerisch-Sächsischer Verkehr.**

Vom 1/6. 82 ab sind die Stationen Erlau, Reifland und Wiesenburg in den obigen Verkehr einbezogen worden. (Sächs. Staatsb.)

(1102) **Berlin-Sächsischer Verband.**

Die Haltestelle Johannisthal-Niederschönweide der Berlin-Görlitzer Bahn ist v. 1/6. 82 ab mit den für Berlin (B. G. B.) bestehenden Tarifsätzen in den obigen Verband aufgenommen worden. (Sächs. Stsb.)

(1159) **Magdeburg-Sächsischer Verband.**

Am 15/6. 82 sind im obigen Verbande directe Frachtsätze für den Transport von Vieh (excl. Pferde) in Wagenladungen ab Gross-Weissandt und Stumsdorf nach Dresden-Alt- und Neustadt zur Einführung gelangt. (Sächs. Stsb.)

Sächsisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

(1016) Nachtrag II v. 1/6. 82 zu Heft No. 1 des Gütertarifs v. 1/1. 81, enthaltend: I. Aufhebung directer Frachtsätze. II. Neue Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Auerbach (unt. Bhf.) und Netzschkau. III. Neue Frachtsätze für mehrere Stationen der Hessischen Ludwigsbahn.

(1045) Anmerkung:

Die im vorbezeichneten Nachtrage III enthaltenen Frachtsätze für Station Eberbach der Hessischen Ludwigsbahn haben laut besonderer Bekanntmachung v. 1/6. 82 ab Giltigkeit.

(1016) Nachtrag III v. 1/6. 82 zu Heft No. 3 desselben Gütertarifs, enthaltend: I. Neue Frachtsätze für die Stationen Auerbach (unt. Bhf.) und Netzschkau. II. Abgeänderte Frachtsätze. III. Ergänzung des Ausnahmetarifs 2.

(1016) Nachtrag IV v. 1/6. 82 zu Heft No. 4 des vorgenannten Verbandstarifs, enthaltend: I. Abgeänderte und neue Frachtsätze. II. Ausnahmetarif für Wolle etc. (Sächs. Stsb.)

(1111) **Stettin-Berlin-Bayerischer Verband.**

Vom 1/6. 82 ab ist die Station Kirchenlamitz und v. 15/6. 82 ab die Station Wilzhofen der Bayerischen Staatsbahn in den Güterverkehr des obigen Verbandes einbezogen worden. (Sächs. Staatsb.)

Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband.

(1039) Nachtrag III. vom 1./6. 82 zu Heft No. 1 des Gütertarifs vom 1./8. 81, enthaltend: I. Neue Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Halle-Sorau-Gubener Linie. II. Aufnahme der Stationen Lebus und Podelzig (Linie Cüstrin-Frankfurt a./O.) (Sächs. Stsb.)

(1071) Mit Giltigkeit vom 1./6. 82 ab sind im obigen Verbande ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Guben (H.-S.-G. und St.-M.-B.) einerseits und Bodenbach und Tetschen andererseits eingeführt worden. (Sächs. Stsb.)

(944) **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.** Nachtrag III vom 1/6. 82 zum Gütertarife Theil III (Ausnahmetarif 5a für Getreide etc. und 5b für Kleie) vom 15/9. 81, enthaltend: I. Abgeänderte Frachtsätze. II. Berichtigung von Druckfehlern.

(1195) Zwischen Oravitza und Muldenhütten ist mit Giltigkeit vom 26/6. 82 ab im obigen Verbande ein directer Frachtsatz von 3,65 ℳ pro 100 kg für den Transport von Erz (rohem Schwefelkies) eingeführt worden.

III. B. 2.

Ungarischer Eisenbahnverband (Theil II. Heft I.). Nachtrag zu dem Tarif für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen den Stationen Budapest, Budapest Donauufer-Frachtbahnhof, Budapest-Communal-Lagerhäuser, Budapest-Franzstadt, Budapest Hauptzollamt, Budapest-Kelenföld, Köbánya (Steinbruch) und Köbánya-Hizlalda (Steinbruch-Mastanstalt) einerseits und den Stationen der Ungarischen Bahnen andererseits. Giltig vom 15./6. 82. (Ung. Stsb.)

Ungarischer Eisenbahnverband (Theil II. Heft X.). Tarif für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Ung. Nordostbahn und Ersten Ung. Galizischen Eisenbahn andererseits. Giltig vom 15./6. 82. (Ung. Stsb.)

Tarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen Csongrád, Mindszent und Szentes der I. K. K. pr. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft einerseits und den Budapester Stationen der Kgl. Ung. Staatsbahnen andererseits. Giltig vom 21./6. 82. (Ung. Stsb.)

III. C. 2.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

(947) Nachtrag I v. 1/6. 82 zu Theil II des Gütertarifs vom 1/2. 82, enthaltend: I. Abänderung der Fassung der Ausnahmetarife 2 und 8b. II. Neue Frachtsätze. III. Berichtigungen. IV. Ergänzung des Kilometerzeigers.

(947) Nachtrag I v. 1/6. 82 zu Theil III desselben Gütertarifs, enthaltend: I. Ergänzung der besonderen Bestimmungen. II. Abänderung der Fassung der Ausnahmetarife 2 und 8b. III. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze. IV. Berichtigung. V. Ergänzung bezw. Abänderung des Kilometerzeigers.

(996) Nachtrag I v. 1/6. 82 zu Theil IV desselben Gütertarifs, enthaltend: I. Ergänzung der besonderen Bestimmungen. II. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3. (Sächs. Stsb.)

(1207) **Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaiser Franz-Josefbahn, Oesterreichische Staatsbahn, Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit Dresden-Elbkai.** Die im Nachtrage IV vom 1. September 1881 zum Uebernahmetarife vom 15/3. 80 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 (Graphit) haben auch für die Schifffahrts-Saison von 1882 Giltigkeit. (Sächs. St.)

(1091) **Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Pilsen-Priesener Eisenbahn und Prag-Duxer Eisenbahn mit Dresden-Elbkai,** Tarif vom 1. März 1881. Für den Transport von Schwefelsäure in Wagenladungen ab Kaznau und Pilsen nach Dresden-Elbkai sind vom 1. Juni 1882 ab ermässigte Frachtsätze eingeführt worden. (Sächs. Stsb.)

III. D.

(1118) **Bayerische und Sächsische Staatsbahn mit Chiasso transit.** Provisorischer Tarif für den Güterverkehr v. 1/6. 82. (Sächs. Stsb.)

Niederländisch-Deutsche Eisenbahn-Verbände. Nachtrag I v. 1/6. 82 zu Theil I des Verbands-Gütertarifs, enthaltend: 1. Berichtigungen, 2. Aenderung des § 48 des Vereins-Betriebs-Reglements und der Anlage D zu § 48; 3. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification. (Preis: 0,25 ℳ) (Braunschweig.)

(1009) **Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.** Nachtrag VII v. 1/6. 82 zu Theil II des Gütertarifs v. 1/1. 80, enthaltend: I. Zeitweilige Ermässigung der Frachtsätze zwischen Wien, Kaiser-Ebersdorf und Niederländischen Stationen. II. Ermässigung der Frachtsätze für den Transport von Margarin. III. Aufnahme der Station Korneuburg (Oe. N. W. B.) in den Ausnahmetarif 5 (Wolle) bezw. der Station Welelib (Oe. N. W. B.) in den Klassentarif und die Ausnahmetarife. IV. Ausnahmetarif 9 für den Transport von Glaswaaren excl. Fensterglas, ungeschliffene Glastafeln und Hohlglas (s. Glas und Hohlglas). V. Aufnahme der Station Nymegen in den Ausnahmetarif 10 (Margarin). VI. Ausnahmetarif 12 für den Transport von Mineralwasser. VII. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Nachtrag VIII v. 1./6. 82 zu Theil III desselben Gütertarifs, enthaltend: I. Zeitweilige Ermässigung von Frachtsätzen. II. Ermässigung von Frachtsätzen für den Transport von Margarin. III. Aufnahme der Station Budapest—Communal-Lagerhäuser der Ungarischen Staatsbahn. IV. Bestimmung rücksichtlich des Verkehrs mit den Lagerhäusern der Oesterreichischen Staatsbahn am Budapester Bahnhofe. V. Reexpedition der in den Lagerhäusern der Station Budapest eingelagerten Transporte betreffend. VI. Aufnahme der Station Klausenburg der Ungarischen Staatsbahn und Szegedin der Alföld-Fiumaner Bahn und Oesterreichischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 9 (todtes Geflügel). VII. Aufnahme der Station Nymegen in den Ausnahmetarif 8 (Margarin). VIII. Ausnahmetarif 10 (Mineralwasser). IX. Aufhebung der Frachtsätze für Budapest-Franzstadt. X. Veränderung der für den Verkehr mit der Station Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof bestehenden Beschränkungen. XI. Ergänzung des Kilometerzeigers. (Sächs. Stsb.)

(1023) **Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn.**

Nachtrag IV v. 1./6. 82 zum Tarife v. 1./1. 81, enthaltend: I. Bestimmungen über Anwendung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification sub B des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I. II. Neue Frachtsätze für die Station Netzschkau. (Sächs. Stsb.)

(1226) **London und Harwich einerseits und Grand Central Belge Stationen andererseits.** Gütertarif v. 1./8. 81 aufgehoben. (Grd. C. B.)

IV.

Bauholz. Ausnahmetarif für die Beförderung von Bauholz und Kalk in vollen Wagenladungen von einigen Stationen der Ungarischen Nordostbahn, dann von Tokaj nach Szegedin, Horgos, Theresiopel, Bajmok und Zombor. Gültig vom 1/6. 82 auf Widerruf. (Ungar. Stsb.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Kokes von Stationen der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin in Wagenladungen v. 15/1. 81. Nachtrag III, gültig vom 1/6. 82, enthaltend:

1. Neue Frachtsätze nach Berlin (Gasanstalt in der Gitschinerstrasse und am Stralauerplatz).
2. Ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Hermsdorf, Birkenwerder, Oranienburg, Löwenberg, Gransee, Dannenwalde. (Rechte Oder-Ufer E.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 53. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Kefelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Berlin, den 14. Juli 1882.

Ausdehnung der Eisenbahnen durch die neuen Gebiete der Vereinigten Staaten von Nordamerika

lautet die Ueberschrift eines überaus interessanten und lehrreichen Artikels der „Railroad Gazette“ vom 19. Mai cr., den wir unverkürzt wiedergeben, weil er eine Culturstudie ist, in der dem Leser ein höchst anschauliches Bild über die Fortschritte der Cultur, die Bebauung des Landes durch fremde Ansiedler und die Zunahme der Bevölkerung Nordamerikas vor Augen geführt wird, wie es kaum drastischer gedacht werden kann. Spinngewebeartig schieben die grossen Eisenbahngesellschaften ihre Fühler gen Westen vor, und wo nicht das Bedürfniss nach der Ausdehnung ihres Eisenbahnnetzes vorliegt, treibt sie die unerbittliche Concurrenz zu einem Wettlauf, der ersichtlich erst an den Gestaden des grossen Oceans seine natürliche Grenze finden wird. Zwischen den Zeilen wird der aufmerksame Fachmann allerdings lesen, wie die concurrirenden Gesellschaften recht deutlich zu fühlen beginnen, dass sie trotz der überaus günstigen politischen und commerziellen Conjuncturen sich im Bau neuer Bahnlinien überstürzt haben, und wie sie mit banger Sorge an den Ausfall einer Rente denken, ohne welche jedes Unternehmen seine Existenzberechtigung verliert und schliesslich dem mächtigen Nachbar als billige Beute in die Arme getrieben wird.

Das Blatt schreibt:

„Gross ist die Verführung, zahlreiche Eisenbahnlinien über fruchtbare Territorien vorzutreiben, um die Bevölkerung zu heben. Wenn das Land gut ist, wie Jowa, Minnesota und ein Theil von Dakota, wird es sicher nach einiger Zeit durch Farmer in Besitz genommen sein und auch eine grosse Rente für das auf das Eisenbahnnetz verwendete Capital abwerfen. Im ersten Jahr werden die Nettoeinnahmen pro Meile (Englisch) Bahnlänge kaum 200 Dollar betragen; wenn das Land jedoch zum grössten Theile in Besitz genommen ist, heben sich dieselben auf den Hauptlinien sehr wahrscheinlich auf 5 000, ja 10 000 Dollar pro Meile und zwar lange schon, bevor sie überhaupt einen profitabeln Verkehr den alten Stammbahnen des Ostens in den dicht bevölkerten Landgebieten zuführen. Ist erst eine Bahn von 200 oder 300 Meilen Länge vom Michigan See bis zum Mississippi gebaut, so führt der doppelte Beweggrund des voraussichtlichen Vortheils für die alten Linien und des directen Gewinnes aus den neuen die Eigenthümer dahin, eine Linie oder ein ganzes System von Bahnlinien in Minnesota hinein oder endlich quer durchzutreiben; hat man aber die Grenze von Dakota erreicht, so möchten die in diesem Territorium erbauten Bahnen ihren Verkehr an die 500 bis 600 Meilen lange Bahn im Osten abgeben und, wenn Dakota erst bebaut ist, auch durch sich selbst rentabel sein. Die Eisenbahngesellschaften des Westens fühlen daher den beständigen Reiz, ihre Linien weiter und weiter in die Wildniss vorzutreiben, soweit als es fruchtbaren Boden giebt. So sehen wir die Chicago, Burlington und Quincy Compagnie, nachdem sie den Mississippi erreicht hatte, sich bis zum Missouri ausdehnen; dann baute sie ein System von Bahnen in Nebraska, welches sich durch den ganzen Landstrich mit Ackerbau bis zu den fernen Grasebenen erstreckte, jetzt durchkreutzt sie sogar diese Ebenen und geht vor bis zum Fuss der Berge bei Denver. Diese letzte Erweiterung wird einer schon in sich abgeschlossenen Bahnlinie der Gesellschaft von circa 800 Meilen Länge neuen Verkehr zuführen, und dürfte sogar dann noch eine einträgliche Anlage sein, wenn der über sie selbst geführte Verkehr auch nicht einen Dollar einbringt, allerdings vorausgesetzt, dass sie der früher gebauten Stammbahn nützt. So ist gerade in diesem Jahre der bei Weitem grösste Theil der Bahnlinien durch die alte Gesellschaft direct oder indirect als Erweiterungen oder Zweigbahnen gebaut, welche weit mehr Werth haben für die alten Linien, als in sich selbst. Für diesen Bau von Eisenbahnen durch unbewohnte, aber fruchtbare Gegenden giebt es nur eine allgemeine Schranke, das ist die Furcht, jene Bahnen zu lang zu machen, bevor die Population folgen wird; wir haben eine Menge derartiger Beispiele in den neuen Staaten und Territorien gesehen. Es giebt viele Bahnen, die jetzt ansehnliche Rücklagen machen, während sie einige Jahre hindurch nach ihrer Vollendung einen so geringen Verkehr hatten, dass sie auch nicht die geringsten Zinsen für die Anlagekosten zahlen konnten.

Trotzdem ist es möglich, Eisenbahnen vor ihrer Zeit zu bauen. Wenn die Bevölkerung rapide wächst, wie eben in diesem Jahre, wenn mit der natürlichen Zunahme von wahrscheinlich 1 Million das Land vielleicht eine weitere Million Einwanderer aufnimmt, dann wird das neu zu besetzende Gebiet schon in einem oder wenigen Jahren unter Cultur gebracht sein. Das Hauptwachsthum der Bevölkerung findet allerdings nicht an den Grenzen, sondern mehr östlich statt, nur der Procentsatz der Zunahme ist der bei Weitem grösste in den neuen Gebieten. Die Bevölkerung von Nebraska ist von 1870—1880 um 268 pCt., die von Newyork nur um 16 pCt. gewachsen, dennoch betrug die Zunahme in Newyork 701 051, in Nebraska nur 329 440 Seelen. In derselben Decade war in den drei Staaten Minnesota, Nebraska und Kansas Land für Nichts oder nur für einen sehr geringen Preis zu haben; sie nahmen in jenen zehn Jahren um 1 300 107 Seelen zu, während der gesammte Zuwachs in den übrigen Staaten 10 294 000 Seelen betrug; die drei alten und ihnen benachbarten Staaten Indiania, Illinois und Jowa wuchsen um 1 267 000 Seelen, also nahezu dasselbe wie jene drei Grenzstaaten. Wenn man ein unbewohntes Territorium nimmt, das im Stande ist eine ebenso zahlreiche Bevölkerung aufzunehmen wie Jowa, und in demselben auf einmal nur ein Viertel soviel Bahnen baut wie Jowa jetzt besitzt, so werden einige dieser Bahnen in den ersten zehn Jahren keine Zinsen für die Anlagekosten bringen, während sie in zwanzig Jahren vielleicht 20 pCt. bringen; überdies tragen sie jedenfalls zur rapiden Entwickelung der Cultur bei.

Indessen, wenn die Gefahren des Baues von Bahnen in neuen Gebieten auch ebenso gross sind wie die möglichen Vortheile, so ist es oft kaum angängig unthätig zu bleiben. Gäbe

es nur eine Gesellschaft an der Grenze, so könnte sie ihre Zeit wählen, um ihre Haupt- und Zweiglinien langsam und vorsichtig auszubreiten, nur vorgehend, wenn der Grund und Boden dahinter ziemlich gut bebaut ist; mit mehreren mächtigen Gesellschaften an derselben Grenze concurrirend, ist dieser vorsichtige und conservative Gang kaum jemals möglich. Wenn unsere Gesellschaft nicht vorwärts geht, so wird bald unser Rival das Terrain vor unserer Front occupiren, und wir werden nicht nur unsere Bahn umhegt finden, sondern es geht auch die Wahl der Linien verloren in einem Lande, welches bereits durch Bahnen in Beschlag genommen ist, die unsern eigenen Hauptlinien gewiss keinen Verkehr zuleiten werden. Der thätigste und unternehmungslustigste Rival treibt alle anderen Compagnien ans Werk; sie treiben vorwärts, damit sie nicht überflügelt werden, selbst wenn sie überzeugt sein mögen, dass die Zeit zu einer grösseren Ausdehnung noch nicht gekommen sei.

Wie dem auch sei, ob alle Gesellschaften an der Grenze in Uebereinstimmung handeln oder ob dort überhaupt nur eine Gesellschaft ihr Wesen treibt, die Wahl des günstigen Zeitpunktes für eine neue Erweiterung des Bahnnetzes erfordert immerhin sorgfältige Ueberlegung und Vorsicht. Es stand schon 1875 ebenso sicher fest wie jetzt, dass West-Minnesota und Ost-Dakota nach kurzer Zeit eine starke Bevölkerung haben und einen grossen Verkehr den Minnesota durchkreuzenden Bahnen zuführen würde; trotzdem war damals offenbar noch nicht die Zeit gekommen, um das ganze Land mit Eisenbahnen zu überziehen. Es war nicht im Wachsthum begriffen (it was not growing) und damals ging nicht der Zug der Einwanderung hierher, auch prosperirten die Colonisten dieser Gegend noch nicht. Als ungefähr um das Jahr 1878 der Zuzug nach diesem neuen Lande begann, war es noch ungewiss, ob er sich auch dauernd erhalten würde; und als das nächste Jahr der Zuzug sehr stark wurde und die Staatsländereien einen rapiden Absatz fanden, blieb noch die Frage offen, wie lange der Zuzug dauern und wie weit er sich westlich ausbreiten würde. Es hätte sich vielleicht bezahlt gemacht, die Bahnlinien bis an die Grenze von Dakota auszudehnen, aber war es nicht gefährlich, sie auch noch weiterhin vorzutreiben? Um dies zu beurtheilen, müsste man die Zukunft sorgfältig erwägen. Wie schnell wird das Land wachsen, an welchem Orte und wie hoch ist die Zunahme der Bevölkerung zu veranschlagen? Wird die fremde Einwanderung, welche rapide zu steigen begann, so fortfahren? Ein wie grosses Feld von billigem Farmerland bleibt fest bewohnt, und welche Theile desselben werden voraussichtlich zuerst besetzt werden? Wann spätestens werden die neuen Ansiedelungen gedeihen?

Auf diese Fragen müssen wir die Antwort finden, wenn wir die nächste Zukunft des neuen Landes richtig beurtheilen wollen.

Um 1868 und einige Jahre nachher ging der grosse Andrang der Colonisten nach Kansas, etwas später auch nach Nebraska. Minnesota zeigte damals kaum eine Zunahme und fast alle dort gebauten Bahnen blieben Jahre lang unprofitabel. Die Eisenbahnen Dakotas zogen nur eine sehr geringe Bevölkerung heran und die in Manitoba eigentlich gar keine.

Es ist also nothwendig dafür zu sorgen, dass weder zu viel neue Eisenbahnen auf ein Mal, noch diese zu früh gebaut werden, und die Frage, ob zu viel oder zu wenig, hängt ab von den Umständen und dem wahrscheinlich künftigen Lauf der Ereignisse. Vermittelst der Eisenbahnen kann der Colonisation sehr leicht mehr Terrain erschlossen werden, als sie für Jahre zu besetzen im Stande ist, und in dieser Beziehung hängt sehr viel von der concurrirenden Thätigkeit der verschiedenen Eisenbahngesellschaften ab, die dasselbe Territorium erreicht haben. Zum Beispiel: es sei Dakota das Hauptfeld der Colonisation und der Zufluss rechtfertige zu dieser Zeit den Bau von 1 000 Meilen; nun beginnt die Nordwestbahn den Bau von 300 Meilen in dem guten Glauben, dass die andern Gesellschaften nicht mehr als 700 Meilen bauen werden. Wenn dann die Milwaukee und St. Paul 600, die St. Paul und Omaha 200, die Manitoba 200 und die Nord-Pacific 300 Meilen baut, so haben wir zusammen 1 800 Meilen Bahn, während thatsächlich nur 1 000 Meilen nothwendig waren und consequenter Weise einen Verzug in der Zeit, bis sie rentiren — ein Verzug, der wahrscheinlich alle Linien trifft; denn die Bevölkerung, welche sich andernfalls entlang der 1 000 Meilen concentrirt haben würde, zerstreut sich jetzt über 1 800 Meilen. Wenn die neuen Linien ein wenig zeitgemäss gebaut würden, so müsste die Erweiterung eines jeden Jahres angepasst werden den Aussichten des nächstfolgenden Jahres; indessen die Concurrenz der Gesellschaften veranlasst sie, zu einer Zeit, wo die Aussicht auf eine starke Colonisation vorhanden ist, viel zu bauen, damit sie nicht durch die Rivalen überholt werden. Nach 1873 bis 1878 wurde in Dakota nicht eine Meile Eisenbahn gebaut und 1878 nur 24 Meilen; dann 1879 241 Meilen, 1880 724 Meilen und 1881 390 Meilen, also 1 355 Meilen innerhalb der drei letzten Jahre. Es muss hierbei bemerkt werden, dass die Ostgrenze von Dakota etwa 450 Meilen lang ist und Ansiedelungen stattgefunden haben von dem äussersten Norden bis zum äussersten Süden d. i. auf eine mehr als zweimal so grosse Ausdehnung wie die Grenze von Nebraska oder Kansas. Nichtsdestoweniger hat diese grosse Meilenzahl neuer Bahnen der letzten drei Jahre zusammen mit noch anderen vielen Meilen, erbaut in den benachbarten, dünn bevölkerten Gegenden von West-Minnesota, Nordwest-Jowa und Nordost-Nebraska, der Ansiedelung eine weite Fläche von ackerbaufähigem Land erschlossen, welches nach Massgabe der Erfahrungen in Jowa und Minnesota im Allgemeinen erst nach mehreren Jahren wird nutzbar gemacht werden.

Dennoch kann man vernünftiger Weise annehmen, dass diese neuen Territorien schneller zur Blüthe gelangen werden, als die östlich davon gelegenen Staaten; sie umfassen den grössten Theil des sehr billigen, für Getreidebau geeigneten Landes in den Vereinigten Staaten diesseits der Felsengebirge. Vor fünfzehn Jahren konnte der östliche Farmer auf seiner Wanderung einen Wohnplatz wählen entlang einer Grenze von nahezu 900 Meilen, soweit südlich, als das Indianergebiet reicht und durch mehrere Längengrade — in West-Jowa, fast überall in Kansas und Nebraska, in Südwest-Missouri sowohl, wie in Minnesota. Heute ist das begehrenswerthe ackerfähige Land in Kansas und Nebraska südlich der Platte bis zu den Grenzen der Grasebenen meistentheils besetzt, wenn auch noch keineswegs cultivirt; in Jowa sind keine Wohnplätze mehr frei und nur wenige in den Prärieländereien von Minnesota. Das Feld für Ansiedler ist so beschränkt, dass es deren im Innern von Manitoba einen grossen Ueberfluss giebt.

Um für weniger als fünf Dollar pro Acre*) fruchtbares Land zu kaufen, welches auch eine gewisse Sicherheit auf den für einen erfolgreichen Getreidebau nothwendigen Rayon darbietet, muss der Einwanderer nach dem Westen von Minnesota, Dakota oder Nordost-Nebraska ziehen oder gar den Continent durchstreichen bis Oregon und Washington.

Sollte dies Land vier oder fünf Jahre hindurch zunehmen, wie Kansas und Süd-Nebraska in wenigen Jahren nach 1867 aufblühte, so wird die Anlage von Capitalien in neue Eisenbahnen dort zweifellos ausserordentlich profitabel sein, und diejenigen Gesellschaften, welche die meisten Bahnen gebaut haben, werden auch den grössten Vortheil ziehen. Sollte wider Erwarten die Colonisation unterbrochen werden, wie dies der Fall sein könnte durch anhaltenden Misswachs oder andere unerwartete Ereignisse, durch eine Ablenkung der Industrie nach anderen Zielen, anderen Ländern (wie nach Manitoba) oder nach anderen Theilen des Landes, dann werden die Eisenbahnen unrentabel bleiben, und diejenige Gesellschaft, welche die meisten besitzt, wird unter ihrer Speculation stark leiden mit dem schwachen Trost auf die Zukunft, dass zehn oder fünfzehn Jahre später die Bahnen durch Zahlung hoher Dividenden für sie eine Quelle hohen Gewinnes sein werden.“

Der ganze Bericht gewährt eine treffende Illustration zu dem Grundsatze Amerikanischer Eisenbahn-Fachmänner: Let the country but make the railway, and the railway shall make the country.

Der directe Güterverkehr auf der Gotthardbahn.

Wegen der Verzögerung der Einführung des directen Güterbeförderungsdienstes auf der Gotthardbahn resp. über die Ursache derselben ist in Schweizerischen und Italienischen Zeitungen ein heftiger Streit entbrannt. Zuerst brachte die „Neue Züricher Zeitung“ am 11. Juni cr. eine Veröffentlichung, in welcher der Präsident der Direction der Gottbardbahn, Herr Zingg, die ganze Schuld der Verzögerung der Betriebsdirection der Oberitalienischen Eisenbahnen zuschrieb. Herr Zingg sagte in dieser Veröffentlichung, dass mit der Eröffnung der Bahn am 1. Juni cr. auch der directe Güterbeförderungsdienst hätte ins Leben treten können, wenn nicht seitens der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen Vorstellungen gegen die von den anderen betheiligten Verwaltungen aufgestellten Tarifsätze erhoben und die von ihr selbst früher aufgestellten Tarifsätze wieder zurückgezogen worden wären. In einer auf diese Vorwürfe seitens der Betriebsdirection der Oberitalienischen Eisenbahnen in verschiedenen Italienischen Zeitungen veröffentlichten Erwiderung wird nun gesagt, dass die von den betheiligten Schweizerischen und Deutschen Bahnen für den directen Verkehr aufgestellten Tarifsätze der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen erst am 23. Mai zugegangen seien. Diese Tarifsätze seien aber so hoch gewesen, dass, wenn aus der kürzeren Bahnverbindung noch ein Nutzen sich hätte ergeben sollen, das Opfer ganz allein von den Italienischen Bahnen hätte getragen werden müssen. Es hat deshalb die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen an die betheiligten Schweizerischen und Deutschen Bahnen das Verlangen gestellt, die betreffenden Tarifsätze zu reduciren und wird jede Ermässigung der Tarifsätze für die Italienischen Strecken so lange verweigert, bis dieser Forderung genügt sein wird. In der „Neuen Züricher Zeitung“ war das Verfahren der Italienischen Verwaltung, die von ihr schon bewilligten Tarifermässigungen wieder zurückzunehmen, als ein „sonderbares“ bezeichnet werden. Mit Bezug hierauf wird in der Erwiderung am

*) 1 Acre = 4 046,7 qm.

Schlusse gesagt: „Wir überlassen es der öffentlichen Beurtheilung, ob unser Verfahren sonderbar ist, welches schliesslich nur darin besteht, dass wir Zugeständnisse suspendiren, welche unnöthig für den einen und schädlich für den andern Theil waren, wenn nicht entsprechende Concessionen von den anderen Verwaltungen gemacht wurden oder ob nicht vielmehr das Verfahren der Schweizerischen Bahnen als sonderbar zu bezeichnen ist, welche, nachdem so bedeutende Kosten auf die Herstellung eines directen und kürzeren Alpen-Ueberganges verwendet worden sind, durch zu geringes Entgegenkommen es dahin bringen, dass die alten längeren und weniger directen Wege für den Verkehr vortheilhafter bleiben und deshalb vorgezogen werden. Wir glauben nicht nur im eigenen Interesse und dem des Handels, sondern auch im Interesse der Gotthardbahngesellschaft selbst zu handeln, wenn wir trachten, diese letztere zu Tarifermässigungen zu veranlassen, deren Folge nur eine Vermehrung des Verkehrs auf ihren Linien sein kann, da die Früchte des Sieges über die concurrirenden Linien doch nur allein der Gotthardbahn selbst zu Gute kommen werden“.

Nachdem in dieser Weise der internationale Zeitungsstreit, vorläufig wenigstens, beendet war, brachte das Mailänder Journal „La Perseveranza“ einen geharnischten Artikel über die Verzögerung der Einführung des directen Güterdienstes auf der Gotthardbahn. In diesem Artikel werden die Italienischen Behörden und der Italienische Minister der öffentlichen Arbeiten selbst für diese Verzögerung verantwortlich gemacht und wird gesagt, dass der Minister „die Eröffnung der Gotthardbahn bis dahin hätte inhibiren müssen, dass die alsbaldige Einführung des directen Güterbeförderungsdienstes hätte erfolgen können“. In Folge dieses Artikels, in welchem zugleich die „Bestrafung der Schuldigen“ verlangt wird, hat die Betriebsdirection der Oberitalienischen Eisenbahnen im „Mon. d. Str. ferr.“ vom 5. Juli cr. wieder eine Veröffentlichung erscheinen lassen, in welcher zunächst auseinandergesetzt wird, dass der Italienische Minister der öffentlichen Arbeiten gar nicht in der Lage gewesen sei, die Eröffnung der Gotthardbahn zu verhindern, auch wenn er es gewollt hätte. Es sei aber jedenfalls besser, dass die Gotthardbahn überhaupt eröffnet worden sei, wenn auch ohne Einrichtung des directen Verkehrs, als wenn sie noch gar nicht eröffnet worden wäre. Die Betriebsdirection setzt dann weiter auseinander, dass von „Schuldigen“ hier überhaupt keine Rede sein könne, am allerwenigsten treffe sie selbst eine Schuld an der Verzögerung. Derartige Verzögerungen würden durch die nothwendigerweise der Einführung eines directen Güterbeförderungsdienstes vorhergehenden Verhandlungen sowie durch die Vorbereitung für die wirkliche Einführung, den Druck und die Veröffentlichung der Tarife u. s. w. fast bei allen neuen Bahnen veranlasst So sei nach Eröffnung der Brennerlinie der directe Verkehr mit der Südbahn erst nach 4½ Monaten, mit den Bayerischen Bahnen erst nach 2 Jahren eingeführt worden; beim Mont-Cenis habe die Einführung des directen Verkehrs 6 Monate, bei der Pontebabahn erst 18 Monate nach der Eröffnung stattgefunden.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 10. Juli. (Politische Wochenschau. Aufstellung des Eisenbahnetats. Generelle Vorarbeiten für Bahnen untergeordneter Bedeutung. Berathungen zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Fahrpreis-Ermässigungen zur Unterstützung der öffentlichen Krankenpflege. Uebertragung des Verkehrsbetriebes der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn an den Preussischen Staat. Eisenbahnconferenzen in Bromberg und Magdeburg. Reichsgerichts-Entscheidung. Bericht der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft. Berliner Stadtbahn. Das Hamburger Project einer Eisenbahn unter der Elbe. Geistesgegenwart eines Weichenstellers.)

Seit langer Zeit hat in unserem politischen Leben keine so absolute Ruhe geherrscht, wie gegenwärtig. Die massgebenden Minister sowie der leitende Staatsmann befinden sich in Sommerfrischen oder in Bädern, um sich von den bisherigen Anstrengungen zu erholen und für die künftigen zu stärken.

Den „Berliner Politischen Nachrichten“ entnehmen wir, dass unter denjenigen Fragen, welche vor Beginn der Reisezeit der Minister das Staatsministerium beschäftigt haben, sich dem Vernehmen nach auch diejenige über den Zeitpunkt befindet, zu welchem der Entwurf des Staatshaushaltsetats für 1883/84 festgestellt und event. dem Landtage vorgelegt werden kann. Diese Aufstellung begegnet für den **Eisenbahnetat** für dieses Mal erheblichen Schwierigkeiten, weil in Folge der neuesten Verstaatlichungen das Staatsbahnnetz nicht nur wesentlich vergrössert, sondern auch neuerdings die der Etatsaufstellung zu Grunde liegende Eintheilung derselben erheblichen Veränderungen unterworfen ist. Aus diesem Grunde sind die Vorarbeiten für diesen Etat so zeitraubend, dass es selbst bei dem Aufgebot aller Kräfte, an denen es die auch in dieser Beziehung musterhafte Eisenbahnverwaltung nicht fehlen lässt, voraussichtlich nicht möglich sein wird, vor Anfang October diesen Etatsentwurf in dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten festzustellen. Unter diesen Umständen ist es nicht wahrscheinlich, dass dem Landtage selbst im Falle seiner Einberufung im Herbst schon der Etat vorgelegt werden wird, so dass auch für das kommende Jahr der Reichsetat die Priorität haben wird.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königliche Regierung in Bromberg beauftragt, generelle Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Labiau nach Tilsit und von Tilsit nach Stallupönen in Fortsetzung der durch das Gesetz vom 15. Mai d. J. zur Ausführung genehmigten Eisenbahn von Königsberg nach Labiau vorzunehmen, sobald die Erfüllung derjenigen Bedingungen, von welchen der staatsseitige Ausbau der letzterwähnten Linie gesetzlich abhängig gemacht worden, seitens der betheiligten Interessenten gesichert ist.

Nachdem zuerst im December 1880 hier Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu ergreifenden Massnahmen stattgefunden haben, erachtet es der Minister der öffentlichen Arbeiten für angezeigt, alljährlich, etwa im November, eine Conferenz von Vertretern der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen hier zusammentreten zu lassen, um die inzwischen gesammelten Erfahrungen auszutauschen, Mittheilungen über getroffene Sicherheitsmassregeln zu machen und weitere auf die Betriebssicherung zielende Vorschläge zur Erörterung zu bringen. Um für die diesjährige Conferenz, deren Zeitpunkt der Minister noch bestimmen wird, eine geeignete Grundlage zu gewinnen, sollen die Staatsbahn-Directionen bis zum 1. October d. J. ein Verzeichniss derjenigen Punkte einreichen, welche ihnen einer derartigen Erörterung bedürftig erscheinen.

Zur Unterstützung der öffentlichen Krankpflege dürfen nach einem an die Staatseisenbahn-Directionen ergangenen Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten „in Anerkennung der wichtigen Dienste, welche durch die öffentliche Krankenpflege dem Gemeinwohl geleistet werden, denjenigen Vereinen und Genossenschaften (weltlichen und geistlichen), welche sich statutenmässig der öffentlichen Krankenpflege widmen, bis auf Weiteres Fahrpreisermässigungen allgemein in der Weise gewährt werden, dass bei Reisen der Vorstandsmitglieder und der Krankenpfleger, beziehungsweise Krankenpflegerinnen bei Benutzung der III. Wagenclasse nur der Militärfahrpreis und bei Benutzung der II. Wagenclasse nur der Fahrpreis der III. Wagenclasse und zwar auch in beschleunigten Zügen, welche die betreffenden Classen führen, erhoben wird.“ Diese Vergünstigung wird jedoch nur auf Reisen zu Revisionszwecken, sowie zu Conferenzen der Vorstandsmitglieder, zur Ausübung der öffentlichen Krankenpflege, Versetzung des Krankenpflegepersonals, Gebrauch von Badekuren des letzteren beschränkt, findet also bei anderen, namentlich auf Ansuchen von Privaten unternommenen Reisen nicht statt.

Der Betriebsübergang der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn an den Preussischen Staat ist laut amtsgerichtlicher Verfügung vom 4. Juli d. J. in das Handelsregister eingetragen worden. Die feierliche Uebergabe der Bahn an die neue Königliche Direction hat bereits am 1. d. M. im Sitzungssaal des Verwaltungsgebäudes am Askanischen Platz stattgefunden. Am Nachmittag dieses Tages wurden die Oberbeamten und Bureauvorsteher der Verwaltung in Gegenwart der neuen Direction von deren Vorsitzenden, Herrn Geh. Ober-Baurath Siegert, durch Handschlag in Eid und Pflicht genommen. Am vorhergegangenen Abend waren die Mitglieder der alten Direction und des Verwaltungsrathes der Gesellschaft zu einem Abschiedsdiner zum letzten Malen in den prächtigen Räumen des Anhalter Empfangsgebäudes vereinigt.

Die Eisenbahn-Conferenz in Bromberg (siehe vorigen Bericht) hat am 5. Juli unter dem Vorsitz des Präsidenten Pape stattgefunden. Eine sehr lebhafte und eingehende Debatte veranlasste, nach der „Vossischen Zeitung“, die von der Berliner Kaufmannschaft angeregte Frage wegen Verladung der Spiritustransporte. Nach den Berliner Usancen sei dort Spiritus in Quanten von je 10 000 l netto lieferbar, jedoch die Gestellung geeigneter Wagen nicht jederzeit und überall angängig, so dass den Interessenten durch Verladung der etwa 15 000 kg betragenden Lieferungsquanten in zwei Theilen Mehrfracht erwachse. Die dieserhalb an die Bahn gerichteten Reclamationen seien abgewiesen worden, wie auch die Berliner Kaufmannschaft eine Modification der Handelsusancen abgelehnt habe. — Der Antrag einer directen Butterbeförderung nach Hamburg ward dahin genehmigt, dass die Direction jeden Mittwoch ab Berlin, nach Ankunft der verschiedenen Buttersendungen aus dem Osten Deutschlands daselbst, einen Kühlwagen mit Butter direct nach Hamburg weiter expediren wird. Die Kaufmannschaft Danzig beantragte zuständigen Orts eine Abänderung der §§ 50, 5. und 59, 1. des Betriebs-Reglements, dahingehend, dass dem abgestempelten Frachtbriefduplicate die Wirkung eines Ladescheins (Art. 416 des Handelsgesetzbuchs) gegeben werde. Seitens der Direction wird der 1880 gefasste Beschluss der Berner Conferenz für internationales Transportrecht zur Annahme empfohlen, wonach der Frachtbrief nur als Recepisse dient

und der Versender nur dann anders disponiren kann, wenn er gleichzeitig im Besitze des abgestempelten Duplicats ist. Die Versammlung erklärt sich mit diesem Vorschlage nur eventuell einverstanden. — Sehr interessant ist der Directionsbericht über die Wirkungen der Frachtermässigung, welche in dem Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifs II seit dem 1. December v. J. eingeführt ist. Von Neuem sei erwiesen, dass diese Ermässigung fast ausschliesslich dem Inlande zu Gute gekommen sei, sowohl der Forstcultur, dem Holzhandel und der Holzindustrie, wie den Transportanstalten.

Der Eisenbahnrath der Königlichen Direction zu Magdeburg hielt seine 5. Conferenz am 5. d. M. unter Vorsitz des Herrn Präsidenten Loeffler ab. Es wurde mitgetheilt, dass es zur Zeit nicht möglich sei, Züge nach und von bestimmten Richtungen stets auf denselben Abfertigungsstellen im Bahnhof Magdeburg zu befördern; es sei aber das Erreichbare zur Orientirung auf dem Bahnhof geschehen und lasse sich Weiteres erst bei einem Umbau desselben erreichen. In Betreff der Klagen über Mangel an Güterwagen und Abkürzung der Ladefristen wurde directionsseitig mitgetheilt, dass grosse Bestellungen von Wagen erfolgt seien; auch werde zur Erleichterung resp. Beschleunigung des Verkehrs eine Erweiterung des Magdeburger Elbbahnhofes, sowie der Bahnhöfe zu Buckau, Stassfurt, Aschersleben und die Herstellung von Doppelgeleisen auf der Strecke Stassfurt-Güsten beitragen. Wünschenswerth sei es, dass grösserer Bedarf von Wagen vorher angemeldet werde. — Von Fahrplanveränderungen für den Winter 1882—83 nach den Verabredungen der Lindauer Conferenz vom 28. Juni ist zu erwähnen, dass der Schnellzug, der jetzt ab Berlin (Friedrichstrasse) 7.3, demnächst 7.30 abgeht und in Magdeburg 10.7 eintrifft, und ferner, dass der Schnellzug, der jetzt ab Berlin 9.11, demnächst ab Berlin 10.0 geht und in Magdeburg 12.25 eintrifft. — Die Anregung auf Ertheilung von Retourbillets nach und von Hamburg fand günstige Aufnahme. — Die von der Handelskammer Halberstadt und dem Braunkohlenverein zu Harpke zur Sprache gebrachten Klagen, dass offene 200 Centner-Wagen nicht genügenden Laderaum für 200 Centner Braunkohlen oder Zuckerrüben etc. haben, wurden als begründet anerkannt; es wurde mitgetheilt, dass die Stationen angewiesen seien, für derartige Versendungen Waggons mit grossem Laderaum (14,9 cbm) zu reserviren, und dass die kleineren, im Wesentlichen aus den Rheinisch-Westfälischen Revieren stammenden Wagen dorthin zurückgegeben werden; die neu bestellten Wagen hätten gleich der Mehrzahl der eigenen Güterwagen des Directionsbezirks den gewünschten Laderaum von 14,9 cbm, und an den kleineren würden die Borde erhöht werden, um den genügenden Laderaum zu gewinnen. — Ein von dem Verein Deutscher Eisengiessereien gestellter Antrag, die Conferenz wolle erklären, es erscheine dringlich wünschenswerth, dass die auf der Berner Conferenz formulirten Entwürfe für die Schaffung eines internationalen Transportrechts vor ihrer endgültigen Feststellung den bestehenden Conferenzen der Königlichen Eisenbahndirectionen mit den Vertretern der wirthschaftlichen Körperschaften ihrer Bezirke bezw. den demnächst gesetzlich zu bildenden Bezirks-Eisenbahnräthen zur Begutachtung und Meinungsäusserung vorgelegt werden, fand seine Erledigung durch Hinweis auf das Gesetz, betr. die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes-Eisenbahnraths für die Staatseisenbahnverwaltung vom 1. Juni d. J. Die erwähnten Entwürfe würden unzweifelhaft Aenderungen der Betriebs- und Bahnpolizei-Reglements bedingen, welche nach § 14 des genannten Gesetzes dem Landes-Eisenbahnrath zur Aeusserung vorgelegt werden müssen, und es sei vorauszusetzen, dass dieser die Gutachten der Bezirks-Eisenbahnräthe einholen würde. — Der Antrag, dass bei Versendungen von Quantitäten über 200 Ctr. auf einen Frachtbrief für dasjenige Quantum, welches nicht mehr auf dem 200 Ctr.-Wagen befördert werden kann oder darf, ebenfalls nur der Frachtbrief der ermässigten 200 Ctr.-Classe Anwendung finde, erhielt keine Zustimmung; er verstosse gegen den Fundamentalsatz des nach langen Verhandlungen eingeführten gegenwärtigen Tarifsystems und erscheine deshalb unannehmbar. — Auf eine am Schlusse von dem Delegirten der Magdeburger Kaufmannschaft gestellte Anfrage, ob die Königliche Eisenbahn-Direction in der Lage und geneigt sei, in Betreff der Einführung eines ermässigten directen Gütertarifs zwischen Deutschland und Italien via Gotthardbahn Mittheilung zu machen, und zwar sowohl in Betreff des Einführungstermins wie in Betreff der zu ermässigten Sätzen zu befördernden Güter (Zucker, Sprit u. s. w.), wurde eingehende Auskunft gegeben. Die Verschiedenartigkeit der in Deutschland, der Schweiz und Italien herrschenden Tarifsysteme seien Grund der Verzögerung des seit Langem angestrebten Abschlusses, nicht minder auch die verschiedenartigen Ansprüche und die Concurrenzrücksichten auf die Brennerbahn. In letzterer Beziehung wird die kürzeste Route das entscheidende Kriterium bilden; für den Magdeburger Verkehr würden Zucker, Sprit, Cichorien, Stassfurter Artikel u. s. w. in ermässigten Classen befördert werden, doch seien niedrigere Tarife als gegenwärtig nur für diejenigen Routen zu erwarten, bei denen eine kürzere Strecke als bisher durchfahren wird.

Das Reichsgericht hat unterm 16. Mai d. J. eine Entscheidung dahin gefällt, dass die Beförderung von Eisenbahnzügen auf einer über einen Fluss führenden Trajectanstalt, um diese Züge von einem Schienengeleise auf das andere zur sofortigen Weiterbeförderung überzuführen, im Sinne des Reichs-Haftpflichtgesetzes als zum Eisenbahnbetriebe gehörig zu rechnen und ein dabei geschehener Unfall als ein Eisenbahnunfall zu betrachten sei.

Ein erhebliches Interesse verdient der in dieser Woche erschienene Bericht über „Handel und Industrie" von Berlin im Jahre 1881 der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft. (Wir bringen einen Auszug aus diesem Bericht in nächster Nummer zum Abdruck. Die Red.)

Ueber die strategische Wichtigkeit der Berliner Stadtbahn finden nunmehr auch in der Deutschen Presse Erörterungen statt; in einem „Mit Dampf durch die Hauptstadt" bezeichneten Feuilleton beschäftigt sich auch das „Berliner Tageblatt" mit dieser Frage und führt aus: Für die Beförderung von Truppen, sei es im Kriege oder im Frieden, bildet jede grosse Stadt, insbesondere aber Weltstädte, wie Berlin geworden, ein wesentliches Marschhinderniss zu Folge ihres lebhaften, die Strassen füllenden Verkehrs, ihrer räumlichen Ausdehnung und der Schwierigkeit des Zusammenhaltens der Truppen. Das Ausschiffen von Truppen auf dem Bahnhofe einer beispielsweise im Westen mündenden Bahn, der Marsch derselben durch die Stadt und das Wiedereinschiffen der Truppen am entgegengesetzten Ende, wenn es sich darum handelt, mit einer westlich mündenden Bahn dieselben weiter zu befördern, nimmt einen Zeitraum in Anspruch, welcher der activen Verwendung naturgemäss entzogen wird. Zwar hatte die Ringbahn diesem Uebelstande für Berlin, als Centrum des Landes, in welchem von allen Richtungen her strahlenförmig die Eisenbahnstränge zusammenlaufen, bereits abgeholfen, aber immer bewegte sich die Verbindung auf der Peripherie eines mächtigen Kreises, und vielfache Rangirungen auf den verschiedenen Bahnhöfen waren dennoch mit Zeitverlust verbunden. Jetzt ist die Sache anders: „Mit Dampf", heisst's einfach, „durch die Hauptstadt"; Berlin ist für den Durchgangsverkehr nur noch eine Station, wie alle anderen, an denen höchstens der Schaffner ruft: „Fünf Minuten Aufenthalt". Wie wichtig, ja verhängnissvoll in entscheidenden Augenblicken Tage und Stunden werden können, dafür wird als Beispiel besonders die Schlacht bei Spicheren im Feldzuge gegen Frankreich 1870/71 hervorgehoben, deren Ausgang zweifelhaft geworden wäre, hätte nicht die Eisenbahn fort und fort Verstärkungen herangeführt, welche, nach und nach eintreffend, sofort in den Kampf geführt wurden. Die militärische Bedeutung der Berliner Stadtbahn gipfelt daher ausschliesslich darin, dass sie 1. eine Zeitersparniss für die durch Berlin eventuell zu befördernden Truppen garantirt, und 2. die Zahl der zur Beförderung bereits vorhandenen Bahnen durch eine diametral durch die Hauptstadt führende Linie vermehrt. Der Artikel kommt namentlich zu dem Schlusse, dass die Vertheidigungsfähigkeit des Landes durch die Anlage der Berliner Stadtbahn erheblich gefördert ist, denn das Haupt-Vertheidigungsmittel des Staates ist der „lebendige Wall unserer Armee", welcher bald hier bald dort hemmend feindlichen Gewalten sich entgegenstellen wird.

Das Project einer Personenbahn zwischen Hamburg und dem linkselbeschen Freihafen-Gebiete in Verbindung mit einem Tunnel unter dem Elbstrome, wird in Hamburg lebhaft ventilirt. Der dortige Ingenieur George Westendorp hat dem Hamburger Senat ein dahingehendes Project nebst Erläuterungsbericht vorgelegt und zugleich offerirt, innerhalb 5½ Jahren die Herstellung eines Tunnels und einer Hochbahn nebst Zubehör für die Summe von 26 Millionen Mark auszuführen. Nach Ansicht des genannten Ingenieurs und seiner Mitarbeiter soll das Project, wie wir den in der „Hamburgischen Börsenhalle" veröffentlichten, dem Hamburger Senate vorgelegten Acten entnehmen, der Stadt Hamburg als Deutschlands erstem Handelsplatz auch nach ihrem Einschluss in den Zollverein die Erhaltung ihrer Macht und Blüthe sichern, indem dadurch eine Verbindung zwischen dem Zollinländischen und Zollausländischen Gebiete geschaffen wurde. Im Erläuterungsbericht wird ausgeführt, dass zu diesem Zweck eine Brücke — sei es als feste Brücke oder als Drehbrücke ausgeführt — mit Rücksicht auf das ausgedehnte Hafengebiet unzulässig sei und dass daher nur die Anlage eines Tunnels übrig bleibe, dass aber für die Vermittelung des Personenverkehrs zwischen beiden Elbufern eine Ständerbahn nach dem Beispiel der Newyorker „Elevated Rail-Road" zu empfehlen sei. Diese Bahn würde von einer eleganten Eisenconstruction getragen werden, welche aus zwei Längsträgern über der Mitte der Strasse und Querträgern in 5 m lichter Höhe über derselben besteht, während die letzteren auf eisernen Säulen ruhen, die in der Linie der Strassenlaternen hinter der Trottoirkante in etwa 10 m Abstand stehen. Nachdem die Hochbahn das Gütergeleise überschritten hat, soll sie mit einem Gefälle von 1 : 25 neben der Strassenrampe und parallel zu dieser hinabgeführt werden. Sie erreicht alsdann am gleichen Ort mit der Strassenrampe genügende Tiefe, um den Niveauübergang der um etwa 20 m nach Westen verschobenen Brookthorstrasse zu gestatten. Von hier ab setzt sich die Bahn unterirdisch mit 1 : 35 Gefälle fort, durch-

läuft zunächst einen kleinen Kehrtunnel von ca. 40 m Radius, auf welchem Wege sie bis auf + 2,16 hinabsteigt und nun in genügender Tiefe neben der Strassenrampe wieder anlangt, um unter dieselbe zu treten und sie fortan als unteres Stockwerk zu begleiten, wie dies im Tunnelprofil veranschaulicht worden ist. Am Südufer steigt die Bahnrampe zwischen den dort befindlichen beiden Zweigen der Strassenrampe im offenen Einschnitt zur ersten Station am jenseitigen Ufer empor. — Der Tunnel selbst ist so tief unter dem Elbstrom gedacht, dass die Passage über demselben auch für die Zukunft den tiefgehendsten Schiffen gesichert bleibt; die Dimensionirung desselben soll so gewählt werden, dass ausser einem lebhaften Fahr- und Fussgängerverkehr, getrennt von diesen, eine schnellfahrende Eisenbahn zur Verbindung beider Elbufer für den Personenverkehr mit zulässigen Steigerungen hindurchgeführt werden kann; ausserdem sollen Gas-, Wasser-, Telephon- und Rohrpost-Anlagen hindurchgeführt und derselbe glänzend erleuchtet, gut ventilirt und trocken sein, um alle die Fehler zu vermeiden, welche das Unternehmen des ersten Themsetunnels in London beim Publikum in Misscredit gebracht hat.

Wir freuen uns, unseren diesmaligen Bericht mit der Mittheilung einer wahrhaft grossherzigen That eines Eisenbahn-Unterbeamten — eines Weichenstellers — beschliessen zu können, durch dessen Unerschrockenheit und Geistesgegenwart jüngst ein in seinen Folgen unabsehbares Eisenbahnunglück verhütet worden ist: Der Vorortszug, welcher um 5 Uhr 15 Minuten von Potsdam abfährt, war bis zur Bude 27 bei Neu-Babelsberg angelangt, woselbst er von dem Hauptgeleise ab in die Strecke nach Charlottenburg zu einbiegen musste. Hierbei muss er das Geleise der Stammbahn für diejenigen Züge, welche von Berlin nach hier abgelassen werden, kreuzen und selbstverständlich müssen alle Züge warten, die von Berlin auf diesem Geleise herannahen. Ob nun das betreffende Signal nicht gestanden hat oder von dem Locomotivführer übersehen ist, wissen wir nicht, kurzum ein allgemeiner Schrecken bemächtigte sich der Passagiere des Vorortszuges, als dieser plötzlich Signale über Signale gab und zu bremsen begann, weil ihm auf dem Stammgeleise ein Zug aus Berlin mit voller Dampfkraft entgegenkam. Eine Carambolage wäre unvermeidlich gewesen, wenn nicht noch in allerletzter Minute der an der Stelle postirte Weichensteller die Weiche herumgeworfen hätte, so dass der Vorortszug auf dem Hauptgeleise weiter dampfte. Kaum war dies geschehen, so sauste der Berliner Zug vorüber, dessen Locomotivführer und Schaffner augenscheinlich nichts von der Gefahr bemerkt hatten, in welcher sie schwebten. Der Vorortszug wurde zum Stillstehen gebracht, fuhr dann wieder rückwärts bis zu der Stelle, wo er von dem Hauptgeleise abzubiegen hat, und konnte jetzt erst seine Fahrt fortsetzen. Nach Aussage der Schaffner hing das Leben aller Passagiere an einem seidenen Faden und ist es nur dem muthigen Auftreten des Weichenstellers zu danken, dass das Unglück verhütet wurde.

Personal-Nachrichten.

Ein 25jähriges Dienstjubiläum. Am 2. d. Mts. beging, wie bereits mitgetheilt, der Central-Inspector und Director-Stellvertreter der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Dr. Ignaz Haas, sein 25jähriges Dienstjubiläum; das Personal der Gesellschaft feierte diesen Tag, indem es dem Jubilar Ovationen darbrachte. In einem zu diesem Zwecke festlich geschmückten Saale der Directionslocalitäten versammelten sich die betreffenden Beamten und der Directions-Secretär hielt an den Jubilar eine Ansprache, in welcher er ihn zu seinem Jubiläum beglückwünschte. Sodann wurde dem Jubilar eine höchst geschmack- und kunstvoll ausgeführte Adresse und ein als Aquarell gemaltes, sprechend ähnliches Portrait (Brustbild in Lebensgrösse) überreicht. Der Jubilar, sichtlich gerührt, dankte in herzlichen Worten und bat die Beamten, ihm auch fernerhin ihr Vertrauen und ihre Freundschaft zu bewahren.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 15. d. Mts. tritt zu dem vom 1. Mai cr. ab gültigen Staatsbahn-Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Directions - Bezirke Köln (rechtsrheinisch) und Berlin der I. Nachtrag in Kraft, enthaltend: Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger; Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Brachbach, Brakel b. Dortmund, Bruch, Büderich, Courl, Daaden, Dollendorf, Eiserfeld, Erpel, Grossenbaum, Horchheim, Niederhövels und Rhöndorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch); anderweite, zum grössten Theil ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisen und Stahl etc.) für Berlin (Dresdener Bahnhof); anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für Station Kirchweyhe des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch); Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für Station Herne H. des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch); endlich Ergänzungen bezw. Berichtigungen des Haupttarifs. Der gedachte Nachtrag ist bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Stationen sowie in unserem und dem Geschäftslocale der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin für 0,20 *M.* pro Exemplar zu haben. Köln, den 3. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1325)

L' Administration du Grand Central Belge vient d'apporter des additions et des modifications aux tarifs spéciaux No. 2I, 3I et 82 Z pour le transport des marchandises, etc. en service intérieur. Bruxelles, le 6. Juillet 1882. Grand Central Belge. (1326)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab kommen in dem oben bezeichneten Verkehre zwischen Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn einerseits und Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Expeditionen und das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direction Auskunft. Magdeburg, den 5. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich für die übrigen betheiligten Verwaltungen. (1327)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Mit dem 20. d. Mts. tritt ein neuer ermässigter Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Oesterreichischen und Rumänischen Linien), der Galizischen Carl-Ludwig-, der Erzherzog Albrecht Bahn, sowie Krakau der Kaiser Ferdinands Nordbahn nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Stettin transito seewärts in Kraft, durch welchen gleichzeitig die Frachtsätze des Seeexporttarifs vom 1. October 1877 nebst Nachträgen mit Ausnahme der darin enthaltenen Frachtsätze der Stationen der Königlich Rumänischen Eisenbahnen, der Station Krakau im Verkehr mit Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde, sowie sämmtlicher Frachtsätze für die Artikel Malz und Mühlenfabrikate, welche noch bis zum 31. August d. J. in Gültigkeit bleiben, aufgehoben werden.

Die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifes finden nur bei Beobachtung der darin vorgeschriebenen Controlevorschriften im Rückerstattungswege Anwendung.

Exemplare dieses Tarifs sind bei den Verbandstationen und den Directionen der betheiligten Eisenbahnen käuflich zu haben. Breslau, den 6. Juli 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn: Namens der Verbandsverwaltungen. (1328)

Oberschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Mit dem 15. d. M. tritt, zunächst mit Giltigkeit bis 14. Juli 1883, für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen in Mengen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Obeschlesischen Eisenbahn nach Stettin trans. seewärts, sowie für den Transport überseeischer Erze in Mengen von mindestens 50 000 kg von Stettin nach Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn ein Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Die näheren Bedingungen, unter denen diese ermässigten Frachtsätze zur Anwendung kommen, sind in dem von den betheiligten Stationen zu beziehenden Tarife enthalten. Breslau, den 5. Juli 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1329)

Zu den Gütertarifen für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Directionsbezirken Köln (linksrheinisch) einerseits und Magdeburg und Berlin andererseits sind am 1. Juli cr. Nachträge (No. 2.) erschienen.

Dieselben enthalten:

1. Bestimmung über die Frachtberechnung für Schnellzugs-Eilgüter nach und von Berlin loco und transito.
2. Anderweite Entfernungen für die Station Berlin Dresdener und Potsdamer Bahnhof.
3. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 2 (Eisen und Stahl, auch verzinkt) nach Berlin Dresdener und Potsdamer Bahnhof.
4. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisenerz etc.), nach Berlin Potsdamer Bahnhof.
5. Berichtigungen.

Soweit durch die Nachträge Erhöhungen (in Folge der Berichtigungen) eintreten, finden dieselben erst mit dem 15. August cr. Anwendung.

Die Nachträge sind zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu haben. Köln, den 4. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1330)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Unter Bezugnahme auf unsere unterm 19. Mai cr. erlassene Bekanntmachung bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die in dem Nachtrag II zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrhein.) vom 1. Februar 1882, sowie die im Nachtrag 3 zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von

Saarkohlen etc. vom 1. Januar 1881, enthaltenen Erhöhungen der Frachtsätze für Höchst a/M. nicht am 15. Juli, sondern erst am 15. August d. J. in Kraft treten. Frankfurt a/M., den 4. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1331)

Am 1. Juli d. J. ist für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg (einschliesslich der Berliner Staatsbahnhöfe und Stationen der Berliner Ringbahn) andererseits ein neuer Tarif in Kraft getreten.

Aufgehoben sind durch denselben die Bestimmungen und Beförderungspreise der Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für nachbezeichnete Verkehre, jedoch nur bezüglich derjenigen Stationen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet:

1. für den Norddeutschen Verband vom 1. April 1880,
2. für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Mai 1880,
3. für den Stettin-Berlin-Thüringischen Verband vom 1. April 1880,
4. für den Staatsbahnverkehr, Tarif vom 1. Januar 1880, Heft 5 v. 15. März 1880.

Die Berechnung der Transportpreise erfolgt nach Massgabe der in den Local-Vieh- etc. Tarifen für die Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Magdeburg enthaltenen Tarifsätze und der in dem Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Magdeburg vom 1. Mai d. J. enthaltenen Entfernungen, deren Anwendung für Vieh- etc. Transporte zwischen den im vorbezeichneten Gütertarife aufgenommenen Stationen mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. bereits durch unsere Bekanntmachung vom 17. März d. J. zur allgemeinen Kenntniss gebracht worden ist.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Eisenbahnen zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Elberfeld, den 5. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1332)

Der Frachtsatz für die Beförderung von Steinkohlen von Mengede nach Reuden (Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verkehr vom 1. Januar 1882, Nachtrag I wird vom 20. August cr. ab von 1,13 auf 1,15 ℳ pro 100 kg berichtigt.

Im Namen der betheiligten Verwaltungen. Elberfeld, den 6. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1333)

Zum Tarife für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Hannover ist ein sofort gültiger Nachtrag erschienen, welcher Berichtigungen bezw. Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Stations-Tariftabellen enthält. Der Nachtrag kann in den Güterexpeditionen eingesehen, auch daselbst käuflich bezogen werden. Hannover, den 4. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1334)

Saarbrücken-Hessischer Güter-Verkehr. Am 1. d. M. ist zum Gütertarifheft II vom 1. Januar 1881 für den Verkehr zwischen Stationen des früheren Directionsbezirks Saarbrücken und solchen der Hessischen Ludwigsbahn der V. Nachtrag erschienen, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die an der neuen Linie Babenhausen-Hanau belegenen Stationen Hainstadt, Klein-Auheim und Seligenstadt, sowie anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Griesheim a/M. und Höchst a/M. enthält.

Verkaufspreis 5 ₰.

Die zum Theil erhöhten Frachtsätze für Höchst a/M. treten erst am 15. August cr. in Gültigkeit.

Ebenso treten die durch Nachtrag II am 1. Juni cr. zum Staatsbahngütertarif (Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln [linksrheinisch]) eingeführten erhöhten Frachtsätze für die Station Höchst a/M. nicht zum 15. Juli, sondern erst zum 15. August cr. in Kraft. Köln, den 3. Juli 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1336)

Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Mit dem 15./27. Juli a./n. Styls 1882 gelangt ein Nachtrag IV zum Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande zur Einführung. Derselbe enthält ausser anderen Aenderungen und Ergänzungen die Aufnahme der neuen Verbandstationen Kriwin, Dubno und Rudnja für den allgemeinen Tarif, Tscherny-Ostrow in den Specialtarif für Kohlen, Budapest in den Specialtarif für Holz, neue ermässigte Getreidefrachtsätze für den Verkehr von der Bender-Galatz-Bahn, dann einen neuen ermässigten Specialtarif für Zucker.

Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Wien, 6. Juli 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Bahnen. (1337)

Preussisch-Thüringischer Verband. Am 15. Juli cr. kommt zum Verbands-Gütertarif Nachtrag XVII zur Ausgabe. Derselbe enthält specielle Tarifvorschriften, Berichtigung des Vorworts zum Tarif, anderweite bezw. neue Tarifsätze für die Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Erfurt des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und Sömmerda der Nordhausen-Erfurter Bahn, Aufhebung verschiedener Tarifsätze der Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Sächsischen Staatsbahnen.

Durch die anderweiten Tarifsätze werden grösstentheils Ermässigungen, zum geringen Theil aber auch Fracht-Erhöhungen herbeigeführt, letztere treten indessen erst vom 20. August cr. ab in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,15 ℳ pro Stück abgegeben werden. Erfurt, den 3. Juli 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (1338)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Badisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Mai l. J. gelangt mit Wirkung vom 15. Juli l. J. der 1. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält ausser Berichtigungen zum Haupttarif Frachtsätze für die neu aufgenommenen Württembergischen Stationen Epfendorf und Kirchentellinsfurt, sowie verschiedene Ergänzungen der Ausnahmetarife 1, 3 und 5.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen. Karlsruhe, den 8. Juli 1882. Generaldirection. (1339)

Für die Beförderung von Steinkohlen in Extrazügen von Station Kray des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Station Schalke des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld nach Station Paris der Französischen Nordbahn kommt vom 1. d. Mts. ab ein ermässigter Ausnahmetarifsatz von je 156,60 Frcs. pro 10 000 kg zur Anwendung, wenn der Versender der Eisenbahn-Verwaltung vertragsmässig ein Transportquantum von wöchentlich 6 Extrazügen mit Ladung von mindestens je 250 000 kg auf die Dauer eines Jahres garantirt. Köln, den 5. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1340)

Die zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh. und linksrh.) einerseits und den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen der Niederländischen Staatsbahn, Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rheinbahn und Amsterdam der Holländischen Bahn andererseits bestehenden Ausnahmetarife für Eisen und Stahl des Specialtarifs II finden fortan auf sämmtliche bereits durch den Nachtrag V zum Theil I des Gütertarifs der Deutschen Eisenbahn-Verbände vom 1. August 1880 in den Specialtarif II aufgenommenen Eisen- etc. Artikel Anwendung. Hinsichtlich der diesen Ausnahmetarifen ausserdem bereits angehörenden Artikel Eisen- und Stahldraht, verpackt, sowie Drahtstifte, verpackt und unverpackt, tritt eine Aenderung nicht ein und werden ferner die Artikel eiserne Nieten, Schrauben und Muttern für Schiffs- und Brückenbau und Eisenbahnwagen-Obergestelle, zerlegte, in dieselben einbezogen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erfahren. Elberfeld, 6. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der Königl. Eisenbahn-Directionen (rechtsrh. und linksrh.) zu Köln. (1341)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1882 bis 30. Juni 1883 sind für **Steinkohlentransporte** in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Morgenroth, Ruda, Wolfganggrube, Schmiederschacht, Lythandragrube und Brandenburggrube nach Zawadski und Sandowitz neue directe Frachtsätze in Kraft getreten, über welche die Güterexpeditionen auf den genannten Stationen auf Verlangen Auskunft ertheilen. Breslau, den 8. Juli 1882. VI 3052. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. (1342)

Durch die am 1. Juli a. cr. in Betrieb gelangende Geleisverbindung zwischen der Berlin-Stettiner und Königlichen Ostbahn bei Werbig treten in den kilometrischen Entfernungen zwischen Letschin, Neu-Trebbin und Seelow einer- und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie einigen Berlin-Dresdener und Berliner Nordbahnstationen andererseits Abkürzungen ein.

Von dem gedachten Tage ab werden die abgekürzten Entfernungen an Stelle der im Kilometerzeiger des diesseitigen Local-Güter- und Vieh- etc. Tarifs enthaltenen Entfernungen der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. — Die darnach sich ergebenden Frachtermässigungen können bei den betreffenden Güterexpeditionen und bei dem Auskunftsbureau der Reichs- und Preussischen Staatsbahnen hier Cöthenerstrasse No. 44 in Erfahrung gebracht werden. Berlin, den 30. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1343)

Die im Nachtrag II unter I zum Local-Güter- bezw. Nachtrag I unter II zum Local-Vieh- etc. Tarif für den diesseitigen Verwaltungsbezirk enthaltene, auch in die Local-Güter- und Vieh- etc. Tarife der übrigen in Berlin mündenden Bahnen aufgenommene Bestimmung des Tarifs für den Berliner Ringbahnverkehr sub C zweiter Absatz, nach welcher die für die Berliner Bahnhöfe bestehenden directen Tarifsätze auf solche Transporte keine Anwendung finden, welche Berlin transitiren und daselbst umexpedirt werden, wird vom 1. August d. J. ab aufgehoben. Berlin, den 6. Juli 1882. Königliche Eisen-

bahndirection, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (1344)

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güter-Verkehr. Für Salz-Transporte in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Erfurt nach Dresden, Altstadt und Neustadt, ist mit Gültigkeit vom 1. Juli ein ermässigter Frachtsatz von 0,66 ℳ pro 100 kg zur Einführung gekommen.

Auskunft ertheilen die betr. Güterexpeditionen. Erfurt, den 8. Juli 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (1345)

Am 1. September d. Js. gelangt an Stelle des bisherigen Tarifs vom 1. Juli 1878 und der zu demselben erschienenen Nachträge ein neuer Tarif für den Sächsisch-Württembergischen Güterverkehr zur Ausgabe. Derselbe wird neben ermässigten auch gegen seither erhöhte Frachtsätze enthalten. Ausserdem kommt die directe Abfertigung nach und von den Württembergischen Stationen Immendingen und Villingen für den Verkehr mit allen Sächsischen Verbandsstationen in Wegfall und für den Verkehr mit der Württembergischen Station Söflingen wird dieselbe auf die westlich von Dresden gelegenen Sächsischen Verbandsstationen beschränkt.

Ebenso erlischt die directe Abfertigung von Leichen mit Inkrafttreten des neuen Tarifes. Der Ausgabetermin des letzteren wird noch besonders bekannt gemacht werden, inzwischen ertheilt unser Verkehrsbureau auf bezügliche Anfrage Auskunft.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Taxen für die Stationen Friedrichshafen, Bregenz, Romanshorn, Rorschach und Ulm gelangen mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab auch im Bayerisch-Sächsischen Verkehre für Lindau, Bregenz, Romanshorn, Rorschach und Ulm zur Einführung. Dresden, am 10. Juli 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, Namens der Verbandsverwaltungen. (1346)

Der durch Bekanntmachung vom 10. Mai cr. eingeführte directe Frachtsatz des Specialtarifs III zwischen dem Städtischen Central-Viehhof Berlin und der Station Seegefeld der Berlin-Hamburger Eisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit von 0,22 auf 0,19 ℳ pro 100 kg ermässigt. Für das Anschlussgeleise des Städtischen Central-Viehhofes wird ausserdem nach wie vor die tarifmässige Ueberfuhrgebühr von 7,20 ℳ pro Eisenbahnwagen erhoben. Berlin, den 8. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn. (1347)

Hessische Ludwigsbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass mit dem 1. September cr. im Hessisch-Badischen Tarife vom 1. October 1881 die Frachtsätze zwischen unserer Station Frankfurt-Sachsenhausen und den Badischen Stationen Adelsheim, Binau, Boxberg-Wölchingen, Bronnbach, Dallau, Eberbach, Edelfingen, Eicholzheim, Eubigheim, Gamburg, Gerlachsheim, Gerolshausen, Grünsfeld, Gundelsheim, Heidingsfeld, Hochhausen, Kirchheim b. V., Königshofen i. B., Lauda, Mergentheim, Mosbach, Neckarelz, Neckargerach, Neckarzimmern, Offenau, Osterburken, Reichenberg, Reicholzheim, Rosenberg, Schefflenz, Seckach, Tauberbischofsheim, Unterschüpf, Wertheim, Wittighausen, Würzburg, Zimmern und Zwingenberg i. B. ausser Kraft treten. Mainz, den 8. Juli 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (1348)

Niederländisch-, resp. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverbände. Mit 15. August l. J. tritt Nachtrag V zu dem ab 1. Januar 1880 giltigen Verbands-Gütertarif Theil I in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält Ergänzung des Haupttarifs, Ausschliessung einzelner Artikel von der directen Abfertigung und Aenderung in den allgemeinen Tarifvorschriften für den Transport von Gütern.

Exemplare sind bei sämmtlichen Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der K. K. p. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien als geschäftsführende Verwaltung zu beziehen. (1349 R M)

Mit dem 15. Juli d. J. tritt der 2. Nachtrag zum Tarifheft 4 des Deutsch-Polnischen Verbandtarifs in Kraft. Derselbe enthält ausser früher publicirten Tarifsätzen:

a) directe Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Weichselbahn;

b) einen Ausnahmetarif für den Transport von Bleiweiss, Zinkweiss, Farbholz-Extracten, Kupfervitriol und Jutesäcken;

c) einen Ausnahmetarif für den Transport von Alaun, Bleicherde, Soda, Potasche, Salzsäure, Schwefel (roh), Harz, Pech, Theer und Farbholz.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Bromberg, den 8. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1350 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. August 1882 n. St. ab tritt der II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Flachs, Flachsheede und Werg zwischen Russischen und Schlesischen Stationen vom 1. Januar 1882 n. St. in Kraft.

Derselbe enthält:

1. einen weiteren ermässigten Ausnahmetarif (Tariftabelle V) für Flachstransporte in Wagenladungen im Verkehr zwischen den Verbandstationen der Dünaburg-Witebsker, Orel-Witebsker, Orel-Gräsi und Gräsi-Zarizyner Eisenbahn einerseits und den Schlesischen Verband-Flachsstationen andererseits. In qu. Ausnahmetarif ist auch die Station Rudnja der Orel-Witebsker Eisenbahn neu aufgenommen;
2. die Aufnahme der Stationen Treppenhof der Riga-Dünaburger Eisenbahn, Lomnitz, Mittel-Zillerthal, Schmiedeberg des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin, Halbstadt loco und transito der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und Peterwitz der Oberschlesischen Eisenbahn in den Flachsausnahmetarif und
3. Bestimmungen betreffs Anwendung der Transito-Frachtsätze.

Exemplare des obenbezeichneten II. Nachtrages sind von den bezüglichen Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 7. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1351 J)

Vom 1. August 1882 neuen Styls ab tritt im Verkehr zwischen den Verbandstationen der Dünaburg-Witebsker, Orel-Witebsker, Orel-Gryaesi und Gryaesi-Zarizyner Eisenbahn einerseits und den nichtrussischen Verband-Flachsstationen (excl. Schlesischen Stationen) andererseits ein ermässigter Ausnahmetarif für Flachstransporte in Wagenladungen in Kraft, in welchem auch die Station Rudnja der Orel-Witebsker Eisenbahn aufgenommen ist.

Exemplare des dieserhalb herausgegebenen XV. Nachtrages zum Deutsch-Russischen Güter-Tarif vom 1. Januar 1880 n. St. sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 7. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1352 J)

Hanseatisch-Schlesischer Verband und Staatsbahnverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Hannover bezw. Oldenburg. Vom 1. August cr. ab wird die Beschränkung der Gültigkeit der Ausnahmetarife für Zink und zinkische Producte zum Export auf solche Sendungen, welche nach einem ausserdeutschen Hafen bestimmt sind, aufgehoben. Berlin, den 4. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1353 J)

2. Eröffnungen etc.

Erste Siebenbürger Eisenbahn. Eröffnung der Station Paulis für den Eil- und Frachtgutverkehr. Am 20. Juli laufenden Jahres wird die Station Paulis, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcktransport eingerichtet war, — auch für den Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet werden.

Die für diese Station giltigen Frachtsätze und Entfernungen sind in unserem vom 1. September 1881 giltigen Gütertarife Theil II — bereits enthalten. Budapest, im Juli 1882. Die Generaldirection. (1335)

3. Ausloosungen.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritäts-Obligationen I., II., III. und IV. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft haben am 4. d. Mts. stattgefunden und sind in denselben folgende Nummern gezogen worden:

I. 4 % Prioritäts-Obligationen.
I. Emission (XVI. Ausloosung).

50 Stück à 150 Thaler, jetzt 450 ℳ
205 327 339 380 381 592 640 904 908 999 1054 1248 1322 1387 1398 1590 1833 1984 2078 2257 2287 2312 2464 2714 2793 3052 3233 3294 3298 3371 3437 3439 3457 3530 3586 3649 3675 3729 3795 3946 4009 4021 4088 4119 4164 4365 4487 4731 4935 4936.

25 Stück à 300 Thaler, jetzt 900 ℳ
5107 5172 5231 5245 5549 5557 5558 5829 5878 5889 5913 6164 6229 6256 6325 6401 6685 6700 6848 6865 6874 6896 7199 7234 7250.

10 Stück à 750 Thaler, jetzt 2 250 ℳ
7537 7624 7810 7931 8035 8157 8231 8408 8461 8476.

5 Stück à 1 500 Thaler, jetzt 4 500 ℳ
8590 8608 8612 8637 8836.

Restanten aus früheren Ausloosungen.
24 798 811 1323 2726 2989 3821 3924 4893 4940 5223 5404 5546 5612 5830 5883 5912 6248 6415 7026 7509 7852.

II. 4½ % convertirte, früher 5 % Prioritäts-Obligationen.
II. Emission. (XII. Ausloosung).

I. Theil.

115 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ
317 339 374 644 1307 1556 1777 2004 2065 2092 2595 2664 2797 2818 3136 3187 3273 3287 3746 3748 4023 4025 4066 4237 4429 4482 4702 4798 4898 5044 5308 5427 5972 6320 6547 6647 6916 7010 7040 7072 7109 7110 7224 7302 7325 7393 7460 7461 7585 7764 7840 7971 8043 8162 8178 8240 8396 8518 8563 8565 8800 8816 8903 8943 9159 9261 9417 9423 9433 9541 9558 9591 9737 9745 9769 9784 9790 9841 9860 9908 9918 9929 9930 9945 9953 10032 10188 10303 10444 10455 10508 10541 10571 10600 10699 10709 10710 10961 11005 11045 11178 11184 11195 11310 11330 11408 11410 11426 11519 11549 11768 11819 11826 12454 12462.

23 Stück à 500 Thaler, jetzt 1 500 ℳ
12619 12788 12789 12815 12835 12856 12860 12937 13189 13225 13273 13280 13341 13353 13539 13818 13848 13888 13985 14130 14180 14207 14255.

II. Theil.

47 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ
15034 16423 16479 16499 16535 16560 16566 16801 16813 17044 17333 17358 17372 17527 17625 17712 18001 18027 18028 18085 18115 18146 18162 18163 18169 18173 18189 18260 18271 18545 18631 18852 18875 18912 18940 18999 19184 19185 19198 19199 19375 19515 19754 19755 19784 19797 19845.

9 Stück à 500 Thaler, jetzt 1 500 ℳ.

20040 20185 20292 20367 20515 20595 20677 20861 20973.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

790 1134 1164 1186 1339 2165 2311 2457 3213 3609 3610 4018 4353 4852 5274 5336 5706 5729 5985 6800 6982 7024 7332 8019 8899 9238 9315 9316 9901 10138 10153 10498 10946 11002 11036 11037 11382 11882 12000 12697 13011 13074 13460 13961 16011 16512 17115 17118 17170 17473 17654 18415 18695 18702 18792 18896 18988 19014 19023 19363 19445 19768 19849 20354 20498 20516 20659.

III. 4½% Prioritäts-Obligationen. III. Emission. (VI. Ausloosung).

49 Stück à 300 ℳ.

311 1411 1432 1642 1654 2248 2282 2531 2909 2928 2965 3186 3277 3841 3898 4108 4157 4179 4180 4566 4597 4603 4632 4638 4665 4677 4684 5699 5959 5972 5973 5990 6037 6052 6070 6074 6081 6096 6122 6137 6144 6278 6648 6903 6926 6928 7182 7356 7431.

9 Stück à 1 500 ℳ.

7582 7632 7911 8072 8146 8212 8688 8774 8986.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

4697.

IV. 4½% Prioritäts-Obligationen. IV. Emission.

I. Theil. (IV. Ausloosung).

14 Stück à 500 ℳ.

989 1038 1348 1452 1467 1486 1487 1511 1547 1563 1739 1814 2098 2547.

5 Stück à 2 000 ℳ.

3018 3024 3141 3598 3642.

II. Theil. (III. Ausloosung).

17 Stück à 1 000 ℳ.

4305 4310 4383 4385 4431 4544 4751 4793 5377 6178 6344 6373 6415 6418 6524 6567 6704.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

1230 1256 1438 2388 2644 3020 3069 5234.

Die Zahlung der Capitalbeträge der am 4. d. M. gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörenden Zinscoupons und Talons vom 2. Januar k. J. an bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, woselbst auch die von früheren Ausloosungen restirenden Obligationen an jedem Montage, Dienstage, Donnerstage und Freitage von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags schon jetzt zur Einlösung präsentirt werden können.

Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen II. Emission werden auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst.

Die bis zum 4. d. M. weiter eingelösten 86 Stück Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. Emission, 163 Stück II. Emission, 58 Stück III. und 34 Stück IV. Emission sind mit den dazu gehörenden Zinscoupons und Talons in Gemässheit des § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt worden. Altona, den 9. Juli 1882. Die Direction. (301)

4. Submissionen.

Königl. Eisenbahndirection Magdeburg. Submission. Es soll die Lieferung von

824 Stck. Wagenachswellen aus Flussstahl,
51 „ Tender- und Locomotiv-Achswellen aus do.,
6 „ Radgestellen für Locomotiven,
3250 „ Gussstahl-Spiralfedern f. Buffer- und Zugapparate

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Generalbüreau Fürstenstrasse 1/10 hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 1 ℳ. bezogen werden.

Geschlossene Offerten sind portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Achsen, Rädern und Federn"

zu dem am 18. Juli 1882, Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermin an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage jede erforderliche Auskunft geben wird. Magdeburg, den 29. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (297)

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung folgender Oberbaumaterialien und zwar:

1. 5 000 Paar Seitenlaschen für Secundär-Profil,
2. 22 000 Paar desgleichen für Profil II.,
3. 280 000 Stück Laschenbolzen,
4. 300 000 Stück federnde Stahlringe für Laschenbolzen,
5. 140 000 Stück Unterlagsplatten,
6. 40 000 Stück Schrauben-Nägel (Tirefonds),
7. ca. 528 t Befestigungs-Materialien für eisernen Querschwellen-Oberbau, als Keile, Krampen und Schlussstücke,

soll, in Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Materialien-Bureau hierselbst zur Einsicht auf, können auch gegen Zahlung von 1 ℳ. 50 ₰ für jedes Heft vom Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Abtheilung III C. Offerte auf Lieferung von Oberbaumaterialien"

bis zum 31. Juli cr. frankirt an uns einzureichen. Eröffnung derselben wird am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden. Elberfeld, den 6. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (298)

Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld. Die Lieferung der für den Winter 1882/83 erforderlichen Presskohlen zur Heizung der Personenwagen soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Lieferungsbedingungen können vom Kanzleivorsteher Peltz hier gegen Einsendung von 0,75 ℳ. bezogen werden.

Offerten nebst Proben sind mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Presskohlen" versehen bis 28. Juli d. J. franco an unser Materialienbüreau hier einzureichen. Die Eröffnung der Offerten findet am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der erschienenen Submittenten in unserm Centralbüreau statt. Elberfeld, den 6. Juli 1882. (299)

Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld. Die Lieferung von rot. 2 360 cbm eichener Weichenschwellen soll in 10 Loose getheilt im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Lieferungsbedingungen sind gegen Zahlung von 1 ℳ. von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen.

Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Abtheilung III C. Offerte auf Lieferung von Weichenschwellen"

bis zum 1. August cr. frankirt an uns einzusenden.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt. Elberfeld, den 6. Juli 1882. (300)

Die in den Werkstätten zu Halle, Fulda, Limburg, Castel und Eschwege vorhandenen, für diesseitige Zwecke nicht mehr verwendbaren alten Materialien sollen verkauft werden.

Bedingungen hierfür können von dem unterzeichneten Büreau gegen Einsendung von 55 ₰ bezogen werden und sind Offerten frankirt und mit der Aufschrift:

Offerte zum Ankauf alter Werkstattsmaterialien

bis zum 25. d. M., Vormittags 10 Uhr, an dasselbe einzusenden. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, den 4. Juli 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. Maschinentechnisches Büreau. (302)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 54. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 17. Juli 1882.

Verhandlungen der zu Graz am 19. und 20. Mai 1882 abgehaltenen Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nachdem die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen zuletzt in der Constanzer Techniker-Versammlung des Vereins vom 26. bis 28. Juni 1876 abgeändert waren, batte sich seit jener Zeit in Folge der mannigfachen Neuerungen, welche in den verschiedenen Zweigen des Eisenbahnwesens während der letzten Jahre ins Leben getreten sind, eine abermalige Revision jener wichtigen technischen Vereinbarungen, welche bekanntlich die Grundlage des gesammten technischen Betriebes und der bahnpolizeilichen Bestimmungen für die Deutschen, Niederländischen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen bilden, als erforderlich gezeigt. Um den Fortschritt der Eisenbahntechnik in dem grossen Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nicht zu hemmen, war schon in früheren Jahren wiederholt eine Revision und Abänderung der technischen Vereinbarungen vorgenommen, und aus ähnlichen Gründen beschloss die technische Commission des Vereins im Jahre 1880, unter Benutzung der Erfahrungen der letztvergangenen Jahre und auf Grundlage der von sämmtlichen Vereinsverwaltungen einzufordernden Vorschläge eine abermalige Revision der technischen Vereinbarungen in Angriff zu nehmen.

Von den einzelnen Vereinsverwaltungen wurden nicht weniger als 386 Abänderungsanträge gestellt, wovon zwar eine Mehrzahl sich deckte, manche Anträge aber auch mehrere Punkte zugleich umfassten, so dass aus der Durchberathung aller dieser Anträge eine bedeutende Arbeit der technischen Commission erwuchs. Das Ergebniss dieser umfassenden Arbeit, wobei eine Menge der eingegangenen Abänderungsvorschläge berücksichtigt wurden, war ein wesentlich veränderter Entwurf der technischen Vereinbarungen, welcher im Februar 1882 sämmtlichen Vereinsverwaltungen mitgetheilt wurde mit dem Ersuchen, bis zum 10. April d. J. etwaige weitere Anträge vorzulegen. Demgemäss wurden von Neuem 89 Abänderungsvorschläge eingereicht, welche nebst dem neuen Entwurf der technischen Vereinbarungen am 19. und 20. Mai d. J. in der zu Graz abgehaltenen Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen durchberathen wurden. Diese interessanten und wichtigen Verhandlungen wurden mit grosser Sachkunde und Geschicklichkeit von Herrn Ministerialrath v. Tolnay, dem neuerdings erwählten Vorsitzenden der technischen Commission, geleitet.

Es würde zu weit führen, die zahlreichen Abweichungen des in der Grazer Techniker-Versammlung festgestellten neuen Entwurfs von dem bisherigen Wortlaut der technischen Vereinbarungen hier im Einzelnen anzugeben und zu besprechen. Es muss aber erwähnt werden, dass ein grosser Theil der beschlossenen Abänderungen bezweckt, auf Grundlage der neueren Erfahrungen dem Eisenbahn-Techniker sowohl beim Bau wie beim Betrieb einen etwas grösseren Spielraum zu lassen wie bisher. In dieser Hinsicht ist namentlich bezüglich der ungemein wichtigen Frage des eisernen Oberbaues zu bemerken, dass nach den in Graz gefassten Beschlüssen (§ 33) sowohl ein Langschwellensystem als auch die Verwendung eiserner Querschwellen empfohlen werden kann, während im Jahre 1876 von der Constanzer Techniker-Versammlung für eisernen Oberbau ein zweitheiliges System mit Langschwellen am Meisten empfohlen wurde.

Als wesentliche Verbesserung und Erleichterung bezüglich der Feststellung der Maximalgeschwindigkeit der verschiedenen Locomotiven ist auch zu erwähnen, dass dieselbe nicht mehr wie bisher allein vom Durchmesser der Triebräder, sondern in rationeller Weise von der Kolbengeschwindigkeit, der Umdrehungszahl und dem Durchmesser der Triebräder (§ 126) abhängig gemacht ist.

Neben den zahlreichen Erleichterungen sind aber in dem neuen Entwurf auch einzelne, für die Sicherheit des Betriebes wichtige Verschärfungen der bisherigen Bestimmungen, namentlich (§§ 170, 171) bezüglich der Stärke der Wagenachsen und der Achsschenkel, beschlossen.

Die bisherigen Bestimmungen über die Zahl der Bremsen in den Zügen sind im neuen Entwurf (§ 185) der technischen Vereinbarungen vorläufig unverändert geblieben, obgleich gerade in Bezug auf diese hochwichtige Frage eine Menge von verschiedenen Abänderungsanträgen vorlagen. Auf Antrag des Vertreters der Altona-Kieler Bahn und der Schleswigschen Bahnen wurde aber mit Rücksicht darauf, dass vor Erledigung dieser schwierigen Angelegenheit eine erneute sorgfältige Prüfung dieser Frage seitens der Commission stattfinden muss, von der Grazer Versammlung beschlossen, die geschäftsführende Direction des Vereins zu ersuchen, die sämmtlichen vorliegenden Abänderungsanträge zu § 185 der technischen Commission zur Prüfung und event. demnächstigen Formulirung anderweiter Anträge zu überweisen.

Nach vollständiger Durchberathung und Feststellung des neuen Entwurfs der technischen Vereinbarungen wurde vom Vertreter der Altona-Kieler Bahn beantragt, dass die technische Commission beauftragt werden möge, technische Fragen aufzustellen, welche den Vereinsverwaltungen vorzulegen und deren Beantwortungen demnächst in einer Versammlung der Deutschen Eisenbahntechniker zu berathen sind. Diesem Antrag wurde allseitig mit der Modification zugestimmt, dass die Vereinsverwaltungen durch die geschäftsführende Direction zur Stellung dieser Fragen aufgefordert werden möchten und dass die technische Commission eine Sichtung der angemeldeten Fragen vornehme bezw. diejenigen Fragen feststelle, um deren Beantwortung die Vereinsverwaltungen zu ersuchen sind. In Genehmigung dieses Antrags hat die geschäftsführende Direction bereits sämmtliche Vereinsverwaltungen zur Formulirung von technischen Fragen aufgefordert.

In der Grazer Versammlung wurde ferner von Herrn Geh. Oberbaurath Buresch darauf hingewiesen, dass in neuerer Zeit auf Veranlassung der Prämiirungscommission Probefahrten mit Lenkachsenwagen auf der Ungarischen Staatsbahn stattgefunden haben und dass es sehr erwünscht sei, die aus diesen Probefahrten gewonnenen Resultate weiter nutzbar zu machen. Die Versammlung beschloss in Folge dieser Anregung, durch die ge-

schäftsführende Direction an die Prämiirungscommission das Ersuchen zu richten, der technischen Commission die Resultate jener Versuche mitzutheilen.

Am Schluss der Versammlung sprach Herr Director Tellkampf der technischen Commission für ihre mühevollen Arbeiten, dem Herrn Vorsitzenden für seine umsichtige und unparteiische Leitung der Verhandlungen den Dank der lebhaft zustimmenden Versammlung aus. Herr Ministerialrath v. Tolnay dankte auch seinerseits der Versammlung für die ihm zu Theil gewordene Unterstützung und schloss darauf die IX. Techniker-Versammlung.

Es ist zu hoffen, dass der in Graz festgestellte neue Entwurf der technischen Vereinbarungen von der am 31. Juli d. J. in Breslau zusammentretenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen unverändert genehmigt werden wird.

Aus Oesterreich - Ungarn.

Wien, 7. Juli 1882. (Bau in Generalentreprise. Eisenbahnverstaatlichung. Die Eisenbahnsection des Oesterreichischen Handelsministeriums. Personal des Staatsbahnbetriebs. Der Staatsbahnvertrag. 4 Verordnungen der Oesterreichischen Generalinspection. Eisenbahnverkehr im Mai. Localbahnen. Böhmische Commercialbahnen. Wiener Stadtbahn. Buschtêhrader Process. Locomotivstatistik. Vörös Jahrbuch. Generalversammlung. Schiedsgericht. Börsennotiz.)

Gegen das System der Bauvergebung an Generalunternehmer, welches bei der Offertausschreibung für den Bau der Galizischen Transversalbahn wieder zur Geltung gelangt, wird eine Demonstration beabsichtigt. Die Einberufung eines Meetings von Bauunternehmern und Ingenieuren nach Wien wird geplant, in welchem die Frage erörtert und eine Resolution beschlossen werden soll, dahin lautend, die Regierung möge bei Vergebung von Bauten, welche aus Staatsmitteln aufgeführt werden, in zulässigen Fällen, wo nämlich eine Theilung der Arbeit möglich ist, das System der Vergebung nach Bauloosen in Anwendung bringen. Ein der Regierung nahe stehendes Blatt rechtfertigt deren Vorgehen wie folgt: Es giebt sehr viele sogenannte „kleine" Bauunternehmer, die, was Renommée und Fähigkeiten anbelangt, den „grossen" Unternehmern ebenbürtig sind, daher es eine Art Zurücksetzung bedeutet, wenn solche „kleine" von der Concurrenz auf Staatsbauten — und diese bilden das gesuchteste Object eines jeden Unternehmers — ausgeschlossen bleiben. — Die Regierung hat bei dem Vollzug der sogenannten Nothstandsbauten in Galizien bezüglich der Grundeinlösung so traurige Erfahrungen gemacht, deren Beseitigung ausserhalb der Machtsphäre der Regierung liegt, dass sie diesen Weg nicht noch einmal zum Schaden des Baucontos einschlagen konnte. Was der Regierung in der Beseitigung dieser Unzukömmlichkeiten nicht gelang, wird ein Privatunternehmen unbedingt erreichen, welches die Wege einschlagen kann, die diese Uebelstände ausgleichen. Die Regierung legt ferner den grössten Werth auf eine schleunige Vollendung dieser Bahnlinie, welche gesetzmässig spätestens 3 Jahre nach dem erfolgten Offertzuschlage ausgeführt sein muss; sie wird dieses Ziel jedenfalls sicherer erreichen, wenn sie den Gesammtbau einem Unternehmer giebt. Die Regierung glaubt ferner, dass sie in dem zum Bau ausgesetzten Kostenaufwande von 20½ Millionen Gulden bei der Vergebung an einen Unternehmer noch die Chance hat, dass für diesen Geldbetrag die Construction der Brücken in Eisen statt in Holz zu erhalten ist und auch noch das Auslangen für den Bau der Flügelbahn von Zakozany nach Gorlice finden dürfte. Von einer Schädigung der Interessen der kleineren Bauunternehmer oder von einem Misstrauen gegen die Leistungsfähigkeit derselben kann um so weniger die Rede sein, als ja der Generalunternehmer zur Ausführung des Baues jedenfalls die kleineren Unternehmer wird heranziehen müssen, ja es den kleineren Unternehmern häufig convenabler sein wird, die Bahnloose von einem Privatmann, als von der Regierung zur Anfertigung zu übernehmen, da letztere in ihren Anforderungen bezüglich Caution etc. jedenfalls rigoroser vorgehen muss, als der Generalunternehmer.

Ueber die Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich schreibt die „Presse": „Mit der Kaiserlichen Entschliessung, welche Herrn v. Czedik zum Präsidenten der Direction für Staatseisenbahnbetrieb ernennt, ist die Organisation der Oesterreichischen Staatsbahnen offiziell beendigt. Herr v. Czedik, der provisorische Chef der Staatsbahn-Direction, hat mit 1. Juli seine Function als definitiv ernannter Leiter des Staatsbahnbetriebes begonnen. Die gleichzeitige Ernennung des Herrn v. Czedik zum Sections-Chef im Handelsministerium präcisirt die Bedeutung, welche das westliche Staatsbahnnetz in dem Oesterreichischen Verkehrswesen einzunehmen berufen ist; dieser Bedeutung entspricht es, dass der Präsident des Staatsbahnnetzes unmittelbar dem Handelsminister untersteht. Das westliche Staatsbahnnetz hat seine Wichtigkeit nicht nur in dem grossen Complexe von Eisenbahnlinien, welche gegenwärtig die Bestandtheile dieses Netzes bilden, es hat dieselbe nicht nur in der internationalen Bedeutung dieser Linien; es darf auch nicht vergessen werden, welchen Zuwachs dieses Netz in zwei Jahren erhalten soll, wenn die Arlbergbahn vollendet und dem Betriebe übergeben sein wird. Mit der Arlbergbahn wird das westliche Staatsbahnnetz ein Factor sein, mit welchem die internationale Tarifpolitik ebenso wie die Tarifpolitik der Oesterreichischen Privatbahnen zu rechnen haben wird. Angesichts des Baues der Arlbergbahn gewinnt auch die Verstaatlichung der Vorarlberger Bahn eine höhere Bedeutung als jene, welche dieser Bahn gegenwärtig zukommt, da sie das Bindeglied werden soll, welches die westlichen Linien des Staatsbahnnetzes mit dem Auslande verbindet. Wir haben bereits gemeldet, dass die Betriebsübernahme der Vorarlberger Bahn im Laufe dieser Woche von Seite des Handelsministers verfügt werden wird. Die Betriebsübernahme durch den Staat erfolgt wie bei der Rudolfbahn und Albrechtbahn auf Grund des Eisenbahn-Sequestrations-Gesetzes vom Jahre 1877, nur mit dem Unterschiede, dass mit dem Verwaltungsrathe der Vorarlberger Bahn vor der Verfügung der Betriebsübernahme über die Details verhandelt worden ist, während bei den ersterwähnten Bahnen die Verfügung der Betriebsübernahme den Conferenzen mit den Verwaltungsräthen vorangegangen ist. Mit 1. Juli wird also der neue Staatsbahn-Organismus in Wirksamkeit treten. Es wird aber noch einige Zeit währen, bis die Durchführungs-Massregeln in allen Details zu Ende geführt sein werden. Man hat allgemein erwartet, dass gleichzeitig mit der Ernennung des Herrn v. Czedik zum Präsidenten der Direction für Staatsbahnbetrieb auch die Ernennung des Eisenbahnrathes erfolgen werde. Dies ist nicht geschehen, und man muss abwarten, ob die Ernennung noch im Laufe dieser Woche erfolgen wird. Absolut nothwendig wäre das nicht, da der Zusammentritt des Eisenbahnrathes vorerst noch gegenstandslos wäre. Immerhin sieht man der Publikation der Liste der in diese Centralstelle berufenen Mitglieder mit lebhafter Spannung entgegen." — Die „N. F. Pr." vom 30. v. M. schreibt über diesen Gegenstand Folgendes: „Es sind Linien von nahezu 2 000 km Länge, welche zunächst dieses Netz (der westlichen Staatsbahnen) bilden. Im Laufe der Zeit wird sich demselben noch die Arlbergbahn und vermuthlich auch die Istrianer Bahn anschliessen, mit welch letzterer die Verbindung durch einen Peagevertrag für die Südbahnstrecke Divazza-Pola hergestellt werden müsste. Wie die Organisation der Staatsbahnen im Falle der Fortsetzung der Verstaatlichung weitergeführt werden soll, scheint noch nicht festzustehen. Aller Voraussicht nach werden die Franz-Josefbahn, die Prag-Duxer Bahn, die Linien Pilsen-Priesen und Rakonitz-Protivin und vermuthlich auch die Böhmische Nordbahn und Turnau-Kraluper Bahn zu einer Gruppe der „nordwestlichen Staatsbahnen" vereinigt werden. In Preussen functioniren nun die einzelnen Gruppen der Staatsbahnen unter völlig selbstständigen Directionen neben einander, während die Präsidenten der Directionen unmittelbar dem Minister unterstehen. Ob dieses Muster hier nachgeahmt wird oder ob, wie man hört, das nordwestliche Netz dem bereits bestehenden westlichen unter dessen Oberleitung angegliedert werden soll, ist zum mindesten noch nicht entschieden. Ueberhaupt werden die Verhandlungen mit der Franz-Josefbahn keinesfalls vor dem Herbste eröffnet werden. Man ist im Handelsministerium von der Organisation des westlichen Staatsbahnnetzes, sowie von den anderen schwebenden Eisenbahnfragen, dem Vertrage der Oesterreichischen Staatsbahn, den Verhandlungen mit der Südbahn, vermuthlich auch von den Vorbereitungen für die Verhandlungen mit der Nordbahn, so sehr in Anspruch genommen, dass die Fortsetzung der Verstaatlichungs-Verhandlungen augenblicklich aufgeschoben werden muss. Bezüglich des Ausmasses der den Actionären der Franz-Josefbahn zu gewährenden Rente besteht bekanntlich zwischen der Regierung und den Grossactionären, obwohl eigentliche Verhandlungen noch nicht stattgefunden haben, eine ziemliche Differenz. Uebrigens glaubt man, dass der Modus der Gewährung einer Pachtrente, welcher bei der Elisabethbahn mit Rücksicht auf die schwebende Coupon-Valutafrage als Provisorium gewählt wurde, auch in anderen Fällen der Verstaatlichung Anwendung finden dürfte."

Die Eisenbahn-Section des Oesterr. Handelsministeriums hat durch die Organisirung der westlichen Staatsbahnen eine bedeutende Arbeitsvermehrung erfahren, da demselben die unmittelbare oder letztinstanzliche Entscheidung wichtigerer Verwaltungsfragen vorbehalten sind. In Folge dessen wurde eine andere Geschäftseintheilung nothwendig, indem den zwei von den Oberinspectoren Lange v. Burgenkron und Jeiteler geleiteten Abtheilungen III und IV der Generalinspection noch die bisher dem Handelsministerium vorbehaltenen Tarif-Agenden bezw. das Staatsgarantie-Rechnungswesen übertragen werden, welche dann als Ministerial-Departements IXb resp. IXc fungiren. Dadurch wird dem überlasteten Departement IX (Sectionsrath Pollanetz nun IXa) ausser der Durchführung aller Arbeiten bezüglich der Tarif-Enquête bis zu deren Abschlusse von Tariffragen nur die Entscheidung über Recurse der Bahnverwaltungen gegen im eigenen Wirkungskreise erlassene Verfügungen der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen belassen. Die Abtheilung II der Generalinspection für Verkehr und Zugförderung hat durch den

Uebertritt des bisherigen Directors der Westbahn, Regierungsrath Obermayer, eine ausgezeichnete Leitung erhalten (Siehe unter Personalien. Die Red.), wodurch dem Hofrath Pischof die Leitung der Abtheilungen I und V bei einer gewissen Ingerenz bei den Abtheilungen II und III übertragen werden konnte.

Bei der Direction für den Staatsbahnbetrieb sind in Folge der Zusammenlegung von 4 Bahnen 150 Beamte entbehrlich geworden. Ueber den ausdrücklichen Wunsch des Kaisers hat der Handelsminister angeordnet, keine Kündigung vorzunehmen und diese Beamten bei entsprechender Verwendung in Activität zu erhalten. Diese Massregel entspricht nicht nur den Geboten der Humanität, sondern in erster Linie dem Interesse des Staatsbahnbetriebes selbst. Mit dem Ausbau der Arlbergbahn, mit der Uebernahme anderer Staatsbahnlinien, welche jetzt in dem Betriebe von Privatgesellschaften stehen, wird ja doch für den Staat eine grössere Anzahl von Bahnbeamten erforderlich sein und für diesen nicht abzuweisenden Bedarf reservirt sich der Staat in diesen momentan entbehrlichen Beamten ein ausgezeichnetes Corps.

Im Oesterreichischen Handelsministerium fand die erste Besprechung mit den Delegirten der Oesterreichischen Staatsbahn statt. Das offiziöse „F. B." schreibt darüber, es sei klar, dass auch nicht ein Titelchen eines Oesterreichischen Rechts ausser Acht gelassen werden wird, und dass, wenn es seinerzeit im Interesse der Französischen Actionäre und der Ungarischen Regierung lag, die ganze Angelegenheit in vertraulicher Weise und auf raschem Wege zu erledigen, die Oesterreichische Regierung Gelegenheit hat, mit aller Offenheit und allem Bedacht vorgehen zu können, und dass sie dies auch thun wird, weil sie in der Art dem Oesterreichischen Verkehr nach jeder Richtung hin die grösstmöglichsten Vortheile sichern kann. Diese gründliche Behandlung der Angelegenheit macht weitere Vorbereitungen und Vorarbeiten nothwendig, welche den Fortgang der Verhandlung etwas verlangsamen dürften.

Die General-Inspection macht im „Oesterr. Centralblatt" auf das Erscheinen und die Bezugsquelle der vom Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein angenommenen **Typen für gewalzte Träger** und einige andere Walzensorten aufmerksam. Exemplare dieser Typen sind beim Secretariate dieses Vereins um 1 fl. zu haben. Nach einem Erlasse derselben General-Inspection vom 13. v. M. kann **die Ausübung polizeilicher Functionen auf Localbahnen** auch stabilen Oberarbeitern übertragen werden, welche nach § 102 der E.-B.-O. in Eid zu nehmen sind. **Die Eliminirung von Stationen aus einem Verbandsverkehre** ist nach Erlass derselben Behörde vom 15. Juni genau zu motiviren, nachdem dadurch eine Verkehrsbeschränkung bezw. Erhöhung der Frachtsätze involvirt ist; zur Beurtheilung des „ungenügenden Verkehrs" der zu eliminirenden Verbandstationen ist eine Zusammenstellung aller dahin innerhalb Jahresfrist stattgehabten Abfertigungen dem Einbegleitungsberichte vorzulegen. Nachdem die **Publikation der überzähligen Güter und Gepäckstücke** im „C. B." zufolge des Berichts der Bahnverwaltungen gar keinen Erfolg hat, werden dieselben die von der Wiener Handelskammer gewünschte Affichirung von Verzeichnissen hierüber in den Bahnhöfen in einer demnächstigen Directions-Conferenz in Erwägung ziehen.

Der Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverkehr im Mai 1882, in welchem Monat (am 1. Mai) die 8,6 km lange Localbahn Vöcklabruck-Kammer dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, gestaltete sich wie folgt: Im Ganzen wurden 4 071 515 Personen und 4 303 046 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 310 166 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 964 fl. Im Mai 1881 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 3 568 773 Personen, 3 998 948 t Güter und einer Gesammtlänge von 18 434 km — 17 404 554 fl., oder pro Kilometer 944 fl.; daher resultirt für den Monat Mai 1882 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 2,1 pCt. — Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Mai 1882 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 84 374 693 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 80 176 149 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Periode d. J. 18 891 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 394 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die ersten fünf Monate 1882 auf 4 466 fl., gegen 4 359 fl. im Vorjahre, d. i. um 107 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1882 auf 10 718 Gulden, gegen 10 462 fl. pro 1881, d. i. um 256 fl., oder in beiden Fällen um 2,5 pCt. günstiger.

Die bisherige Thätigkeit im Localbahnwesen in Oesterreich ergiebt sich aus der Vergleichung der Resultate des ersten Semesters dieses Jahres mit denjenigen der Vorjahre. Der Beginn der Localbahnaction kann wohl erst mit dem Jahre 1880 angenommen werden, in welchem Jahre an 157 km Localbahnen concessionirt wurden, wovon 14 km noch im Laufe des Jahres, der Rest im Jahre 1881 vollendet waren; im Jahre 1881 wurden 455 km concessionirt, hiervon im Laufe des Jahres 76 km fertiggestellt und 379 km verblieben im Baue. Bis nun wurden im Laufe dieses Jahres nachstehende Localbahnconcessionen ertheilt: Kuttenberg 2,5 km, Hullein-Bistritz 18,6 km, Schönhof-Radonitz 9,9 km, Lieban-Bakow mit Abzweigungen 50 km, Krupa-Kolleschowitz 11 km, Schwechat-Mannersdorf 29 km, somit im Ganzen 121 km. Eröffnet wurden im ersten Semester dieses Jahres rund 69 km, und zwar: eine 2 km lange Theilstrecke der Cáslau-Zavratecer Localbahn, eine 9 km lange Theilstrecke der Localbahn Nimburg-Jičin (Dymokur-Königstadtl), Königgrätz-Vostromer 35 km, Sadová-Smiřic 12 km und Vöcklabruck-Kammer 11 km; ausserdem wurden einige Strecken, welche schon im Jahre 1881 für den provisorischen Frachtenbetrieb eröffnet waren, dem definitiven öffentlichen Verkehre übergeben. Es wurden somit seit Beginn des Jahres 1880 733 km Localbahnen concessionirt und 302 km eröffnet.

In der ausserordentlichen Generalversammlung der Böhmischen Commerzialbahnen, welche am 1. Juli stattfand, widmete der Präsident des Verwaltungsrathes dem verstorbenen Bau-Unternehmer Johann Muzika, der sich grosse Verdienste um das gesellschaftliche Unternehmen erworben, einen warmen Nachruf und theilte mit, dass übrigens das Verhältniss der Gesellschaft zur Bau-Unternehmung durch das Ableben des Herrn Muzika nicht alterirt worden, indem die Geschäfte derselben durch den überlebenden Gesellschafter Herrn Karl Schnabel unverändert fortgeführt werden. Gegenstand der Tagesordnung ist die Uebernahme der von der Bau-Unternehmung Johann Muzika und Karl Schnabel im Einverständnisse mit der Verwaltung erworbenen Concession für die normalspurige Localbahn von L i b a n nach B a k o w (zum Anschlusse an die Turnau-Kraluper Bahn) mit einer Abzweigung von D e t e n i t z nach D o b r a w i t z (zum Anschlusse an die Oesterreichische Nordwestbahn), wodurch eine Vervollständigung des Netzes der gesellschaftlichen Bahnlinien herbeigeführt wird. Das mit 2 930 000 fl. festgestellte Anlagecapital für die neuen Linien soll zur Hälfte durch Ausgabe von Actien, zur Hälfte durch Ausgabe von 5 pCt. Goldprioritäten beschafft werden. Nach dem mit der Bau-Unternehmung abgeschlossenen Vertrage übernimmt diese gegen Uebergabe der Actien und Prioritäten den Bau und die Ausrüstung der neuen Bahnlinien, inclusive der Umgestaltung der Industriebahn von Dobrawitz zur dortigen Zuckerfabrik, ferner eine zweijährige Garantie für das Erträgniss der Prioritäten und hinterlegt 100 000 fl. in gesellschaftlichen Actien in den Reservefonds der Gesellschaft. Das Actien-Capital erhöht sich durch die neue Emission auf 6 375 800 fl., bestehend in 31 879 Actien zu 200 fl. Die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Uebernahme der Concession für die erwähnten Linien und den Abschluss des diesbezüglichen Bauvertrages, sowie die Vermehrung des Gesellschaftsfonds und die dadurch bedingten Statuten-Aenderungen wurden ohne Debatte en bloc angenommen. — Die Localbahnstrecke Kopidlno-Liban wurde auf Grund des günstigen Ergebnisses der technischen und polizeilichen Prüfung am 1. d. M. in Betrieb gesetzt und für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Hinsichtlich der Wiener Stadtbahn hat der Herr Handelsminister an den Bürgermeister von Wien eine Zuschrift gerichtet, in welcher unter Betonung der Nothwendigkeit und Zweckdienlichkeit einer Stadtbahn hervorgehoben wird, dass unter allen Projecten jenes der Englischen Civil-Ingenieure Bunten und Fogerty das einzige ist, welches den allgemeinen Grundsätzen, welche für eine rationelle Lösung der Wiener Stadtbahnfrage im Auge zu behalten sind, im Grossen und Ganzen entspricht, dass zu dessen Ausführung keinerlei finanzielle Unterstützung des Staates oder der Gemeinde nothwendig ist, und dass den Concessionswerbern nach den von der Regierung gepflogenen Erhebungen die technische und finanzielle Leistungsfähigkeit zur Ausführung eines so grossartigen Unternehmens zur Seite steht. Da auch der Gemeinderath der Stadt Wien sich im Principe für die Anlage einer Stadtbahn ausgesprochen hat, so will die Regierung die Möglichkeit schaffen, dass den von der Gemeindevertretung zum Ausdrucke gebrachten Wünschen Rechnung getragen werde. Ein solcher Wunsch sei ganz besonders in Bezug auf die Regulirung des Wienflusses ausgesprochen worden. Die Regierung ist geneigt, den Concessionswerbern die Verpflichtung aufzuerlegen, dass dieselben in dem Falle, als noch vor Ablauf des Jahres 1882 ein von den zuständigen Factoren gebilligtes Project für die Regulirung des Wienflusses endgiltig festgestellt werden sollte, ihr Project rücksichtlich der im Bereiche des Wienflusses auszuführenden Strecke der Eisenbahn mit dem Wienfluss-Regulirungs-Projecte in volle Uebereinstimmung bringen, beziehungsweise die nach dem Ergebnisse der Tracenrevision in Aussicht genommene Bahntrace derart verlegen, dass dieselbe der wann immer erfolgenden Durchführung des festgestellten Wienfluss-Regulirungs-Projectes in keiner Weise präjudicire. Demgemäss wird die Gemeinde ersucht, sich binnen 14 Tagen zu äussern, ob sie bereit sei, sich über die binnen längstens einem halben Jahre durchzuführende Anfertigung eines Projectes für die bezeichnete Flussregulirung schlüssig zu machen. Behufs Förderung dieser Angelegenheit sagt der Minister die Mitwirkung der technischen Organe seines Ressorts ohne jede Vergütung von Kosten zu. Obige Termine werden darum festgesetzt, weil es aus geschäftlichen Gründen unthunlich sei, ein mit so bedeutendem Capitalsaufwande verbundenes Unternehmen, wie die Wiener Gürtelbahn,

auf längere Zeit hinaus in der Schwebe zu halten. Endlich erklärt der Minister, dass er wegen Beseitigung der ästhetischen Bedenken die Vornahme neuerlicher eingehender Studien angeordnet habe, und dass er dafür Sorge tragen werde, dass in dem Falle, als eine bessere Lösung dieser schwierigen Aufgabe sich als praktisch durchführbar erweist, ohne den unabhängigen Betrieb und die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn in Frage zu stellen, die eventuellen Concessionäre sich derselben zu unterwerfen haben werden. Die „Morgenpost" bemerkt hierzu: „Wir wollen hoffen, dass dieses Entgegenkommen den Gemeinderath veranlassen werde, die Bahn der unfruchtbaren Negationspolitik zu verlassen und dahin zu trachten, dass einerseits durch zweckmässige Regulirung, eventuell Ableitung des Wienflusses Zuständen ein Ende gemacht werde, welche für eine Grossstadt von dem Range Wiens geradezu ein Scandal genannt werden müssen, und dass andererseits der Errichtung der Stadtbahn, die ein Haupterforderniss für die künftige Entwickelung Wiens bildet, nicht unbegründete Schwierigkeiten und Hindernisse in den Weg gelegt werden."

In dem Rechtsstreite zwischen der Buschtěhrader Bahn und der Regierung wegen Verzinsung jener 1 100 000 fl. Prioritäten, welche die Staatsverwaltung als Deckung des Staatsvorschusses für Falkenau-Graslitz erhielt, ist ein Ausgleich zu Stande gekommen. Die Regierung steht von weiterer Klageführung ab, in welcher sie die Couponzahlung seit 1. October 1877 für die in ihrem Besitze befindlichen Prioritäten mit 1 100 000 fl. forderte. Die Regierung hatte nämlich die bezeichneten Prioritäten seinerzeit zur Refundirung des Staatsvorschusses für die Strecke Falkenau-Graslitz übernommen. Die Gesellschaft motivirte ihre Weigerung, die rückständigen Coupons einzulösen, damit, dass die Strecke Falkenau-Graslitz nur deshalb nicht gebaut werden könnte, weil die Regierungen von Oesterreich und Sachsen hinsichtlich der Grenzstation sich nicht einigen konnten.

Bezüglich der bisherigen Leistungen unserer älteren Locomotivfabriken ist zu bemerken, dass deren Leistungsfähigkeit nicht mit dem Alter der Gründung steigt, so dass die älteste Oesterreichische Locomotivfabrik erst die zweite Stelle einnimmt. In runden Zahlen beträgt die Erzeugung von Locomotiven bei den einzelnen Fabriken bis Juni 1882 wie folgt: Maschinenfabrik der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft 1 600 Stück, Actiengesellschaft der Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr. Neustadt 2 610 Stück, Wiener Locomotivfabrik-Actiengesellschaft in Floridsdorf bei Wien 470 Stück, Krauss & Comp. in Linz und München 1 000 Stück. Die letztere Firma, welche erst im vorigen Jahre ihre Linzer Filiale eröffnet hat, die nur für die Erzeugung von Secundärzug-Locomotiven leichten Calibers eingerichtet ist, hat seit ihrem Bestande für Oesterreich 154 Locomotiven geliefert. In Ungarn befasst sich zwar auch die Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahnen mit der Erzeugung neuer Locomotiven; die Leistungsfähigkeit derselben scheint jedoch sehr gering zu sein, denn die Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen hat erst vor einigen Monaten eine grössere Anzahl Locomotiven einer Berliner Firma in Bestellung gegeben.

Von dem Ungarischen Eisenbahn-Jahrbuch vom Ministerialsecretär Ladislaus von Vörös ist der vierte Jahrgang erschienen, welcher die auf die Verkehrsunternehmungen bezüglichen Daten des Jahres 1880 in einem grossen und sorgfältig zusammengestellten Material enthält. Die historischen Daten schliessen sich an den geschichtlichen Theil der früheren Jahrgänge an, und umfassen zum grossen Theil auch schon die Vorkommnisse des Jahres 1881. Das Buch giebt ein klares Bild von dem Stande, den Verhältnissen und den Gebahrungsergebnissen der Verkehrsunternehmungen und bildet für die mit Eisenbahnangelegenheiten sich Befassenden einen sicheren Wegweiser. Das Vorwort bietet eine erschöpfende Uebersicht über den Stand der Eisenbahnangelegenheiten im Jahre 1880, dann folgt der Ausweis über die den die Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Eisenbahnen bis Ende 1880 gewährten Summen, die Verkehrsmittel, den Personalstand, die finanziellen Erfolge der Ungarischen und gemeinsamen Eisenbahnen, das Personal der zur obersten Leitung der Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Angelegenheiten berufenen Behörden, die ziffermässige Zusammenstellung der Entwickelung des Ungarischen Eisenbahnnetzes in den Jahren 1846 bis 1881 und der Gesammtverkehr jeder einzelnen Eisenbahn im Detail. Die Zusammenstellung der bereits in den hauptsächlicheren Ergebnissen bekannten Daten in einer solchen Vollkommenheit entschuldigt zwar deren späteres Erscheinen, doch wäre es erwünscht, dass dieselben die Interessenten früher erhalten.

Die Báttaszék-Dombovár-Zakanyer (Donau-Drau) Bahn hielt am 29. v. Mts. ihre Generalversammlung ab. Pro 1881 ergaben die Einnahmen 354 372,71 fl., die Ausgaben 380 527,23 fl., somit ein Betriebsdeficit von 26 154,52 fl. Dieses ungünstige Resultat wird durch die bedeutende Tarifherabsetzung und die ungünstige Ernte erklärt, welche den Wein- und Getreidetransport um 15 000 t gegen 1881 vermindert, wogegen das Plus von 16 000 t an gering tarifirtem Holz, Steine etc. keine Compensation bietet. Von der Verlängerung der Bahn an die Donau, worüber die Vorlage an die Regierung gemacht wurde, ist eine Besserung ihrer Verhältnisse zu erwarten.

Das Wiener Schiedsgericht wies eine Klage gegen die Albrechtbahn auf Frachtgeld-Ersatz wegen angeblich willkürlicher Verladung der fraglichen Sendung in 2 Wagen als unbegründet zurück. Die Entscheidung basirte auf jener Bestimmung des hier in Betracht kommenden Verbandtarifes, wonach die Tarifbegünstigungen nur dann Anwendung finden, wenn die (daselbst bezeichneten) Artikel „in Sendungen von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe von einem Versender an einen Empfänger per Wagen" aufgegeben werden. Die geklagte Bahn hatte nämlich im Laufe der Verhandlung den Beweis erbracht, dass die fragliche Sendung in Folge ihres Volumens in Einem Waggon nicht untergebracht werden konnte.

Die Bahneffecten verfolgen, wie vorauszusehen war, eine steigende Tendenz. Abgesehen von dem flottanten Capitale vermindert sich in Folge der Verstaatlichung das Quantum von Bahnactien und Prioritäten, welche auch vom Auslande trotz der Silbereinlösung mehr gesucht werden. In der vom „Tresor" vierteljährig dargestellten Rentabilität der Oesterreichisch-Ungarischen Anlagepapiere nehmen die Bahnen auch die vorderste Reihe ein.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Aus dem der am 27. Juni stattgehabten Generalversammlung erstatteten Bericht des Ausschusses heben wir, nachdem aus dem Directionsbericht ausführlich über die finanziellen Resultate des Jahres 1881 Mittheilung gemacht wurde, noch Folgendes hervor: Der Ausschuss hat sich in der Lage befunden, die Dividende so hoch zu normiren, wie sie seit Eröffnung der Bahn nicht annähernd gewesen. Im Wesentlichen ist dies erfreuliche Ergebniss zurückzuführen auf den Umstand, dass die statutenmässig bestimmte Maximalhöhe des Reservefonds in diesem Jahre erreicht wurde. Bezüglich des von einzelnen Actionären angeregten Wunsches, eine noch höhere Dividende zur Vertheilung zu bringen, bemerkt der Bericht, dass dieser Wunsch schon aus dem Grunde Berücksichtigung nicht finden konnte, weil das Statut, wie es auf der einen Seite einen Maximalbestand des Reservefonds festsetzt, auf der anderen verfügt, dass alljährlich ein bestimmter Procentsatz zurückgelegt werden müsse. Der Ausschuss hatte also gar nicht die Wahl, anstatt den bereits im vorigen Jahre beträchtlich angewachsenen Reservefonds noch weiter zu dotiren, die gewünschte höhere Dividende zur Vertheilung zu bringen.

Daneben konnte der Ausschuss in diesem Jahre zu seiner grossen Befriedigung einen namhaften Betrag für die Beamten-Pensionscasse anweisen. Der Directionsbericht hatte bereits angedeutet, dass die finanzielle Lage dieses so segensreichen Instituts keineswegs eine gesicherte genannt werden kann. Von der Begründung der Bahn an ist die Fürsorge für das Wohl der bedürftig gewordenen Beamten und deren Hinterbliebenen ein Hauptaugenmerk der Verwaltung gewesen. Der Ausschuss hat z. B. gelegentlich des 25jährigen Bestehens der Bahn dieser Fürsorge einen thatsächlichen Ausdruck gegeben, indem er die bis dahin von den Beamten selbst getragenen regelmässigen Zuschüsse auf die Gesellschaftscasse übernahm. Leider aber konnten die Anforderungen, welche an das genannte Institut gestellt werden, von vornherein nicht genügend überblickt werden und verhehlt sich der Ausschuss nicht, dass die im vorigen Jahre eingeleitete sachverständige Untersuchung dahin führen wird, in der einen oder anderen Weise die Mittel der Gesellschaft für die Zwecke der Pensionscasse in erhöhtem Masse heranzuziehen. Aus diesem Grunde hat der Ausschuss gern dem Antrage der Direction zugestimmt, von den Ueberschüssen des verflossenen Jahres vorab den Betrag von 300 000 ℳ der Beamten-Pensionscasse zuzuführen

Personal-Nachrichten.

Preussische Staatsbahnen. Versetzt wurden die Eisenbahn-Maschinen-Inspectoren Neuschäfer in Halle a/S. nach Castel, Olfenius in Castel nach Halle a/S. und Farwick von dem Eisenbahn-Betriebsamte Essen (Berg.-Märk.) zum Eisenbahn-Betriebsamte Essen (rechtsrh.); der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Lüder von Magdeburg nach Hildesheim.

Der Regierungs-Assessor Ostermann in Hagen wurde zum ständigen Hülfsarbeiter bei dem Eisenbahn-Betriebsamte (rechtsrh.) in Köln, der Effecten-Verwalter Joesten in Köln zum Königlichen Eisenbahn-Hauptcassen-Rendanten bei der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrh.) in Köln ernannt; desgl. zu Königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren: die Regierungs-Baumeister Heis in Wesel, du Plat in Düsseldorf, Rennen in Crefeld, Koch und Vollrath in Essen unter Uebertragung der Stellen ständiger Hülfsarbeiter bei den bezüglichen Eisenbahn-Betriebsämtern in Wesel, Düsseldorf (rechtsrh.), Crefeld und Essen (rechtsrh.).

Die Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Eisenbahn-Betriebsamte in Hagen ist dem Regierungs-Assessor Löhr bisher in Elberfeld und bei dem Eisenbahn-Betriebsamte in Altena dem Gerichts-Assessor Dr. Offermann bisher in Köln übertragen worden.

Oesterreichische Staatsbahnen. Anlässlich des Ausscheidens des Betriebsdirectors, K. K. Regierungsrath August Obermayer, welcher zur Dienstleistung bei der K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen und zwar in der Eigenschaft als Leiter der dortigen Abtheilung II für Verkehr und Zugförderung berufen, aber zugleich im Status der K. K. Direction fortgeführt wird, hat der Präsident der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb, Sections-Chef von Czedik, an denselben ein Decret gerichtet, worin er Herrn Obermayer beglückwünscht zu seiner Berufung von dem executiven in den Aufsichtsdienst, welche als ein Zeichen besonderen Vertrauens seitens des K. K. Handelsministeriums anzusehen sei, und ihm für die hingebende und nach jeder Richtung ausgezeichnete Thätigkeit dankt, welche derselbe für den Dienst der Kaiserin Elisabeth-Bahn entwickelt habe. In dem Decret wird u. A. gesagt: „Sie haben in einer Reihe von Fällen unsere Verkehrsbeziehungen in sehr ausgiebiger und bleibender Weise bereichert. Ihrer kräftigen Unterstützung ist der Aufschwung zu danken, den der Personenverkehr der Kaiserin Elisabeth Bahn in Folge der Ausdehnung des Fahrplanes, der Verbesserung der Fahrbetriebsmittel und der Einführung von Erleichterungen aller Art für die Reisenden genommen hat. Sie haben dem bestehenden, unmittelbaren Schienenanschlusse im Osten die geziemende Bedeutung verschafft und Ihrer persönlichen Intervention sind vorzugsweise die guten Beziehungen zu danken, in denen unser Unternehmen zu den wichtigsten in- und ausländischen Bahnen steht. Die ebenso liebenswürdige als charaktervolle Weise, in der Sie mir und unseren Mitarbeitern stets begegnet haben, lässt uns Alle den Verlust eines vortrefflichen Collegen schwer empfinden"

Mai-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Betriebslänge km	Im Mai 1882 Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Differenz g. d. Vorjahr Total Frcs.	p. km Frcs.	in %	Vom 1. Jan. bis 31. Mai 1882 Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Differenz g. d. Vorjahr Total Frcs.	p. km Frcs.	in %
Centralbahn	323	379 000	472 000	851 000	2 635	+33 192	+ 103	+ 4,7	1393589	2198411	3592000	11 121	+54 341	+ 168	+ 1,5
Basler Verbindungsb.	5	2 900	18 500	21 400	4 280	+ 2 233	+ 447	+ 11,7	8 974	72 773	81 747	16 349	+ 1 084	+ 217	+ 1,4
Aarg. Südbahn	47[1])	9 800	10 800	20 600	438	+ 6 146	— 60	— 12,1	45 098	45 009	90 107	1 917	+26 569	— 274	— 12,5
Wohlen-Bremgarten	8	900	470	1 370	171	— 118	— 15	— 8,1	3 904	2 295	6 199	775	— 1 262	— 158	— 16,9
Emmenthalbahn	46[2])	16 100	17 000	33 100	719	+ 3 259	— 62	— 7,9	86 600	79 500	148 100	3 220	+57 093	— 163	— 4,8
Gotthardbahn	83[3])	71 200	27 700	98 900	907	+43 284	+ 77	+ 9,3	256 298	125 781	382 079	4 158	+113982	+ 157	+ 3,9
Jura-Bern-Luzernbahn / Bern-Luzern-Bahn	} 351	311 000	349 300	661 000	1 883	+77 221	+ 220	+ 13,2	1186956	1507914	2694870	7 678	+120366	+ 343	+ 4,7
Bödeli-Bahn	9	5 800	4 250	10 050	1 116	+ 147	+ 16	+ 1,5	15 218	14 439	29 657	3 295	— 200	— 22	— 0,7
Nordostbahn	541[4])	526 000	623 000	1149000	2 124	+37 628	+ 58	+ 2,8	1964845	2964327	4929172	9 111	+116060	+ 165	+ 1,8
Zürich-Zug-Luzern	67	83 400	62 600	146 000	2 179	+24 381	+ 364	+ 20,1	266 093	266 093	533 012	7 955	+49 564	+ 749	+ 9,3
Bötzbergbahn	58	52 000	124 000	176 000	3 034	+17 944	+ 309	+ 11,3	205 496	624 755	830 251	14 315	+134315	+2316	+ 16,2
Effretikon-Hinweil	23	6 400	6 800	13 200	574	— 894	— 39	— 6,4	28 619	33 601	62 220	2 705	— 2 488	— 108	— 4,0
Suisse Occidentale	599	556 000	599 000	1155000	1 928	—12 484	— 21	— 1,1	2098460	2809587	4908047	8 193	— 7 006	— 12	— 0,2
Bulle-Romont	19	5 130	13 670	18 800	990	+ 200	+ 11	+ 1,1	59 280	59 280	79 900	4 205	— 5 500	— 289	— 6,4
Tössthalbahn	40	15 715	10 356	26 071	652	+ 3 482	+ 87	+ 15,4	54 875	54 875	116 460	2 911	+ 6 593	+ 165	+ 6,0
Vereinigte Schweizerb.	278	321 600	251 900	573 500	2 063	+33 856	+ 122	+ 6,3	1163656	1128794	2292450	8 246	+47 431	+ 171	+ 2,1
Toggenburgerbahn	25	17 140	8 320	25 460	1 018	+ 1 603	+ 64	+ 6,7	62 949	37 594	100 543	4 021	— 263	— 11	— 0,3
Wald-Rüti	7	3 410	2 530	5 940	848	— 31	— 5	— 0,6	13 688	10 885	24 573	3 510	+ 710	+ 101	+ 3,0
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 630	370	2 000	500	+ 175	+ 44	+ 9,7	6 022	1 969	7 991	1 988	+ 120	+ 30	+ 1,5
19 Schweiz. Normalb.	2 559	2385825	2602566	4988391	1 950	+271230	+ 54	+ 2,9	8871496	12 037 882	20 909 378	8 225	+711508	+ 71	+ 0,9
Specialbahnen															
Appenzeller Bahn	15	8 739	5 291	14 030	953	+ 753	+ 50	— 1,6	33 733	24 099	57 832	3 855	— 909	— 61	— 1,6
Arth-Rigibahn	11	9 876	1 618	11 494	1 045	+ 5 520	+ 502	+ 92,5	9 876	1 618	11 494	1 045	+ 5 520	+ 502	+ 92,5
Lausanne-Echallens	15	4 791	1 416	6 207	414	— 187	— 12	— 3,4	21 403	6 311	27 714	1 848	— 962	— 46	— 3,4
Rigibahn (Vitznau)	7	21 906	2 058	23 964	3 423	+12 101	+1729	+102,1	21 906	2 058	23 964	3 432	+12 101	+1729	+102,1
Rorschach-Heiden	7	4 980	3 427	8 407	1 201	+ 2 477	+ 354	+ 7,0	11 605	10 428	22 033	3 147	+ 1 438	+ 205	+ 7,0
Uetlibergbahn	9	8 438	426	8 864	985	+ 1 497	+ 166	+ 46,4	18 594	1 396	19 990	2 221	+ 6 337	+ 704	+ 46,4
Wädensweil-Einsiedeln	17	24 500	4 600	29 100	1 712	+ 3 112	+ 183	+ 6,9	47 644	23 658	71 302	4 194	+ 4 567	+ 269	+ 6,9
5 resp. 7 Bahnen	81	83 230	18 836	102 066	1 260	+25 273	+ 312	+ 32,9	164 761	69 568	234 329	2 893	+28 092	+ 347	+ 13,6

[1]) 1881 18 km weniger; [2]) 1881 22 km weniger; [3]) 1881 42 km weniger; [4]) 1881 3 km weniger.

Pariser unterirdische Stadtbahn.

Ueber das Project einer unterirdischen Eisenbahn in Paris theilt Prof. Engelhard in der von demselben trefflich redigirten „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung" Folgendes mit: Die Projectanten Siben und Soulié haben sich — trotz der unangenehmen Erfahrungen, die man in London mit den horrend theueren, finsteren und feuchtkalten, mit Schwefeldunst erfüllten Untergrundbahnen gemacht hat — im Innern von Paris für eine Untergrundbahn entschieden, wie sie London seit Mitte der Sechziger-Jahre besitzt. Mit Rücksicht auf die Pariser Terrainverhältnisse und hauptsächlich wegen der selbst in dem reichen Paris unerschwinglichen Kosten, welche eine Hochbahn für Demolirung ganzer Strassen in den fashionabelsten Stadttheilen verursachen würde, ist diese Wahl allerdings begründet. Die seit 1871 wiederholt aufgetauchten Pariser Stadtbahn-Projecte wurden verworfen, sei es, dass sie einfach abgelehnt wurden, sei es wegen der besonderen Schwierigkeiten des vorgeschlagenen Systems. Das Project für eine Pariser Untergrund-Eisenbahn ist nach einem ganz Paris umfassenden Plane verfasst und eine Gesellschaft bewirbt sich um die Concession. Diese Gesellschaft verlangt, wie „die Engländer" in Wien, weder eine Subvention noch eine Zinsengarantie; die Gesellschaft übernimmt ganz allein jedes Risico und will die von den Behörden oder von der Municipalität ausgesprochenen Wünsche erfüllen.

Das vorgelegte Pariser Stadtbahn-Project wurde durch eine Enquête geprüft. Es besteht aus einer grossen Centrallinie von Saint-Cloud bis zum Lyoner Bahnhofe, an welche sich ein grosser und ein kleiner Inner-Cirkel nebst mehreren Ausästungen zu den Bahnhöfen etc. anschliessen. Man giebt also auch in Paris, und zwar mit Recht, dem Circularverkehr und dem directen Anschlusse an alle Bahnhöfe der Aussenbahnen vor allen anderen Zwitterprojecten den Vorzug. Im Süden geht die Stadtbahn durch die Hauptgeschäfts-Viertel von Paris, durchschneidet die Boulevards beim Opernplatz, wendet sich aber auch nach Norden zum Ostbahnhofe u. s. f. Das Netz ist sehr zweckmässig ausgedacht und hat in der Linienanlage grosse Aehnlichkeit mit dem Fogerty'schen Projecte der Wiener Gürtelbahn *) Man giebt auch in Paris zu, dass die Construction einer Stadteisenbahn als Hochbahn für die Reisenden die angenehmste und für die Gesellschaft öconomischer wäre, wenn nicht so enorme Kosten für die Grunderwerbung erwachsen würden. Nur aus letzterem Grunde will man eine Untergrundbahn befürworten.

Man wählt in Paris nur nothgedrungen die Untergrundbahn, will aber auf derselben verschiedene Verbesserungen einführen. Durch Anwendung des elektrischen Lichtes will man die Fahrt im Tunnel weniger unangenehm als in London machen. Wegen der Nähe der einzelnen Stationen würde die längste Strecke, die man ohne Tageslicht im Tunnel durchfährt, nur 2 km betragen. Weiter will man durch Anwendung von Locomotiven mit comprimirter Luft oder überhitztem Dampf jenen Fatalitäten ausweichen, die sich auf der Londoner Untergrundbahn bei den mit Steinkohle geheizten Locomotiven ergeben.

Die Stationen der projectirten Pariser Stadteisenbahn sind sehr zahlreich und nahe an einander gelegen; der grösste Theil der Wartelocalitäten wird im Parterre von Häusern liegen, von wo bequeme Stufen zur unterirdischen Eisenbahn hinabführen.

*) „Eisenbahn" XVI. Bd. No. 4.

Beim Börsenplatz soll ein monumental gebauter Centralbahnhof, wie beim Wiener Projecte am Franz Josef-Quai, sich befinden.

Der Fahrpreis wird ohne Unterschied der Fahrtlänge auf 50 Cts. in der ersten und auf 20 Cts. in der zweiten Wagenclasse fixirt werden, ausserdem sollen Billets zum halben Fahrpreise (10 Cts.) für die Arbeiter eingeführt werden.

Die Länge des projectirten Stadtbahnnetzes beträgt 38 km, die Baukosten sind auf 150 Millionen Francs, d. i. rund 4 Millionen Francs pro Kilometer, veranschlagt. Die Bruttoeinnahme schätzt man auf 400 000 Frcs. pro Kilometer und Jahr, also im Ganzen auf 15 200 000 Frcs., eine Annahme, die durch die Wirklichkeit höchst wahrscheinlich noch überholt werden dürfte.

Die Pariser Handelskammer hat sich für das Project sehr günstig ausgesprochen, desgleichen hat die mit der Projectprüfung betraute Commission der Enquête einstimmig die Nützlichkeit des vorgeschlagenen Stadtbahnnetzes hervorgehoben. Sie hat nur noch eine Verbindung zwischen dem Boulevard Sebastopol und Boulevard Saint-Michel verlangt, welchem Verlangen die Projectanten zugestimmt haben.

Türkische Bahnen.

Nachdem Baron Hirsch formell seine Bereitwilligkeit erklärt hat, die ihm zustehende Exploitation der Türkischen Bahnen auf eine Actiengesellschaft zu übertragen, haben jetzt, nach der „Frankfurter Zeitung", in Marienbad Seitens eines Consortiums formelle Verhandlungen wegen Bildung dieser Gesellschaft und wegen Formulirung der erforderlichen Verträge mit Herrn v. Hirsch einerund mit der Türkischen Regierung andererseits begonnen. Das Consortium, welches den Betrieb der Türkischen Eisenbahnen übernehmen will, besteht unter Führung der Banque Ottomane aus der Credit-Anstalt, der Banque de Paris, den Häusern S. Bleichröder in Berlin, Malet und Hottinger in Paris. Die Betriebsgesellschaft der Türkischen Bahnen, welche bekanntlich Staatsbahnen sind, ist gegenwärtig eine Oesterreichische Gesellschaft. Der Betriebsdirector Halni ist ein Belgier, der Generaldirector Lang, welcher seinen ständigen Wohnsitz in Wiesbaden hat, ein Deutscher.

Kleinasiatische Eisenbahn.

Der in Konstantinopel erscheinenden Zeitung „Eastern Express" entnehmen wir, dass soeben die Strecke „Kujudschuk-Sarykioi", eine Fortsetzung der Ottomanischen Bahn „Smyrna-Aidin-Sultanhissar-Kujudschuk", unter grossen Feierlichkeiten eröffnet wurde. Die Länge der ganzen Linie von Smyrna aus beträgt 230 km, der Zug fährt 46 km pro Stunde. Durch diesen verlängerten Schienenweg sind abermals einige fruchtbare Districte im Innern Kleinasiens in die Lage versetzt, ihre Bodenerzeugnisse direct nach dem Hafen von Smyrna gelangen zu lassen.

Eisenbahn-Frachtrecht.

v. O. **Rechtliche Wirkung der einem Frachtbrief beigesetzten Bemerkungen im Eisenbahnverkehr. Stillschweigende Vereinbarung.** — „Nach Art. 391 dient der Frachtbrief als Beweismittel über den Vertrag zwischen Frachtführer und Absender. Nach Abschnitt B. § 4 des Eisenbahnbetriebs-Reglements vom 10. Juni 1870 wird der Frachtvertrag durch Ausstellung des Frachtbriefs seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels seitens der Expedition der Absendestation geschlossen. Nun geht aus den Aussagen mehrerer Zeugen hervor, dass die Eisenbahndirection bis in das Jahr 1873 hinein durch ausdrückliche Verfügung die Beförderung von Waaren zu niedrigeren als den tarifmässigen Sätzen in Wagen grösserer Tragfähigkeit zugelassen hatte, wenn die Güterexpedition Wagenmangel (Mangel an Wagen von 100 Ctr. Tragkraft) bescheinigte, dass man aber auch eine vom Absender eingeschriebene Bemerkung für genügend erachtete. Nahm daher die Güterexpedition Frachtbriefe mit einer derartigen, vom Absender herrührenden Vormerkung in Empfang, so konnte sie gar nicht im Zweifel darüber sein und war es auch thatsächlich nicht, dass der Absender das Gut zu den tarifmässigen niedrigeren Frachtsätzen befördert haben wollte. Und sie erklärte zugleich, indem sie dem Frachtbriefe den Expeditionsstempel beidrückte, statt ihn, wozu sie berechtigt war, zurückzuweisen, stillschweigend ihr Einverständniss mit der ihr ertheilten Vorschrift. Dies muss schon aus allgemeinen Gründen nach den Grundsätzen über Treu und Glauben im Handelsverkehr gelten. Es folgt aber auch aus der Natur des Frachtvertrages und der Erwägung, dass eine derartige Vorschrift als Vertragssatzung erscheint. — Zwar macht die Angabe des Gewichts und der Menge des Gutes keinen Beweis gegen die Eisenbahn, wenn der Absender die Aufladung selbst besorgt hat (Abschn. B. § 5 No. 2 d. Betriebsreglements). Dies gilt nicht blos von dem Fall, wenn die Fracht nach dem Inhalte des Frachtbriefes selbst irrthümlich berechnet ist, sondern auch, wenn diese Berechnung dem Inhalt des Frachtbriefes entspricht. Allein der Grund hiervon liegt darin, dass die Notirung der Fracht nicht zum Abschluss des Frachtvertrages gehört. Wesentlich anders liegt aber die Sache hier. Die Bestimmung der zum Transport zu verwendenden Wagen nach ihrer Tragfähigkeit unterliegt der freien Vereinbarung der Frachtinteressenten. Der Beförderung von 100 Ctr. Waare in einem Wagen von 100 Ctr. Tragkraft konnte sich die Bahnverwaltung nicht entziehen, wenn der Absender solches verlangte, zumal dieser Transport bei gehöriger Verwahrung und Anbringung besonderer Vorrichtungen ohne Anstand möglich war. Verwendete sie in einem solchen Falle gleichwohl Wagen höherer Tragkraft, so hatte sie keinen Anspruch auf die für letztere geltenden Tarifsätze. In der Einreichung der Frachtbriefe mit der fraglichen Vormerkung und der anstandslosen Annahme derselben durch die Bahnverwaltung ist nun aber eine Aufforderung und Einwilligung zum Transport nach den niedrigeren Frachtsätzen zu finden. Es entsprach jedenfalls der noch im J. 1873 beobachteten Uebung, dass Beklagter die Uebernahme des Transports unter dieser Bedingung voraussetzte, die Bahnverwaltung unter derselben Bedingung Wagen zu 200 Ctr. Tragkraft zur Verfügung stellte. — Dem gegenüber ist es unerheblich, dass die Bahnverwaltung die Ausstellung der Bescheinigung über „Waggonmangel" ursprünglich nur ihren Beamten gestattet, später (Januar 1873) verboten hatte. Keine dieser Verfügungen ist veröffentlicht, das Verbot nicht einmal allen Beamten bekannt geworden. Und selbst wenn dies Alles der Fall gewesen wäre, so könnte die Direction für das Versehen oder das ordnungswidrige Verfahren ihrer Beamten nur diese selbst verantwortlich machen, nicht aber den Empfänger, welcher im Vertrauen auf den Inhalt des Frachtbriefes das Frachtgut zu den niedrigeren Frachtsätzen angenommen hatte. Unter diesen Umständen ersetzte diesem gegenüber die von der Hand des Absenders herrührende Bescheinigung diejenige der Bahnverwaltung selbst." (Erk. d. III Sen. des Reichsger. v. 6. Mai 1881 in S. Weber w. Köln-Mindener Eisenbahn. Seuffert, Archiv. N. F. Bd. VII. S. 204 f.)

Miscellen.

Zur Techniker-Versammlung in Graz.

Dass unsere Eisenbahn-Techniker nicht nur fleissig und gründlich in Graz arbeiteten, wie der am Kopf dieser Nummer abgedruckte Auszug aus den Verhandlungen derselben ergiebt, dass ihnen auch der Humor bei ihrer mühevollen Arbeit nicht fehlte, davon giebt Zeugniss die nachfolgende, uns zum Abdruck zugegangene

Ungehaltene Rede in losen Versen
zum Andenken an den 19. und 20. Mai 1882 in Graz.

Im wundervollen Monat Mai
Getrieben vom Verlangen
Nach technischer Vereinbarung
Sind wir nach Graz gegangen.

Und die im hohen Norden
Erstarrt von Punsch und Eis,
Und denen auf baumloser Pussta
Die Schienen werden zu heiss;

Und die aus Hollands Schlamme,
Und vom Kurmärkischen Sand
Sie kamen angefahren
In's schöne Steierland.

Ach! Alle konnten nicht im Bahnhof bleiben
Bei Daniel, wie Alle dies geschrieben,
Nur ein'ge Auserwählte sind geblieben,
Edmund von Waldegg nenn' ich Euch vor Allen,

Die Andern verschlang der Elefant,
Das Ross und die 3 Raben;
Noch Andre — wo die geblieben sind,
Will ich verschwiegen haben.

Des Abends empfing uns Stadt Triest
Bei Schnitzel, Bier und Weine,
Und wurden herzlich wir begriesst
Vom Technikervereine.

Dort lobt uns der Professor, der Ritter von Hauenfels:
„Nichts wäre uns unmöglich — zu hoch sei uns kein Fels,
Wir gingen unter ihm durch — zu tief sei uns kein Loch,
Wir spannten uns darüber, mit Brücken schwindelnd hoch!"

Am andern Morgen in dem Saal von Scheiner
Erschienen wir mit wehem, wehem Haar!!
Zum Gruss war nur ein Bürgermeister dar,
Statthalter oder sonst wer: halter — keiner!!

Und es wurde Ritter Tolnay
Vorzusitzen dann gebeten;
Dieser bat den Ritter Prenning,
Ihn in Stelle zu vertreten.

Ritter Martin, des Vereines langbewährter Secretär,
Nahm nun Bogen, Dinte, Feder, Gummi zum Radiren her;
Und so war zu Aller Freude das Bureau constituirt
Und die Commissionsberichte wurden gründlichst debattirt.

Zwei Mal hundert Acht und zwanzig Paragraphen, – das war stark!
Aber für uns Abgesandte war dies Alles nur ein Quark;
Denn es hiess bei jedem Satze: Angenommen! — weiter! — fort! —
Gegenvorschläg' fielen glänzend durch, man liess sie nur zu Wort.

Ueber sechzig Gegenvorschläg' litten diese Durchfallsqual,
Hiervon litt die Bahn M. N. reichlich wohl ein Dutzend Mal;
Siegreich nur war immer Ober- und Geheimer Grotefend,
Nollau auch mit seiner Schraube fand ein ziemlich gutes End.

Andre zagten, einen Vorschlag zu versuchen noch mit Glück,
Zogen ihn, wie Bexheft, Neuhaus, sowie Tellkampf, Früh zurück;
Selbst die ewig blinden Hessen sahen ihr Schicksal dies Mal ein,
Zogen die schön formulirten Vorschläg' schleunigst wieder ein.

Auch gab's Skizzen von Profilen — schwebend frei im lichten Raum, —
Wo sich sonst Gedanken stossen, stossen — ach, man glaubt es kaum —
Oestreichs neuere Maschinen an den untern Stufen an;
Deshalb wollte Oestreich unten abgeschrägte Stufen ha'n.

Und ganz zuletzt, als Alles schon geschehen,
Naht Haarmann noch mit seinem Oberbau.
Er konnt' dem innern Drang nicht widerstehen,
Auch Einen zu erfinden — o wie schlau, —
Um neben Hartwich, Hilf, Heusinger, Hohenegger,
(Ein fünftes — H.) — zu glänzen als Entdecker.

Nun ging's zum Schluss und Tellkampf dankt dem Präsidenten
Und der Tyrannis: „Commission" für ihre Müh.
Der Präsident dankt wieder uns den Abgesändten
Und der Majorität, durch die der Schluss so früh.
Und Alles dankt und ist vergnügt und heiter,
Und reist nach Judendorf — und auch noch weiter. W. m.

---

8. General-Versammlung des Vereins Deutscher Locomotivführer. Die „Meininger Zeitung" schreibt: Die 8. General-Versammlung der Deutschen Locomotivführer wurde am 8. d. M. Vormittags hier im festlich geschmückten Saale des Schützenhauses von dem Vorsitzenden eröffnet. Es waren ca. 200 Verbandsmitglieder aus allen Theilen Deutschlands erschienen, ferner wohnten Directionsmitglieder und sonstige Beamten der localen Eisenbahnen, sowie Vertreter des Herzogl. Staatsministeriums der Verhandlung bei. Die Tagesordnung betrifft ausschliesslich interne Angelegenheiten des Verbandes, wie Hülfskassenwesen, Rechnungslegung und Erledigung eingegangener Anträge, Neuwahl des Vorstandes, der Districts-Vorsteher und Commissionen etc. Dem geschäftlichen Theil folgte ebenfalls unter zahlreicher Theilnahme eine solenne Festtafel, während welcher nicht nur den von Herrn Borst gebotenen Genüssen alle Anerkennung gezollt wurde, sondern die auch von vielen Toasten gewürzt war. Die Herrn Führer bewiesen, dass sie nicht nur mit den Funken der Maschine, sondern auch mit den Funken des Geistes und Humors gar trefflich umzugehen verstehen. Mit Freuden schweifte der Blick auf diesen prächtigen, von Gesundheit und Kraft strotzenden Männergestalten, in deren wettergebräunten Zügen sich Muth, Energie und Entschlossenheit widerspiegelten. Das projectirte Gartenconcert am Abend musste der Ungunst der Witterung wegen nach dem Festsaal verlegt werden, wo sich bei den Klängen der Militärcapelle ein gar fröhliches Treiben entwickelte, das jedoch seinen Höhepunkt erreichte, als zu einem Tanzkränzchen übergegangen wurde. Wohl mancher Theilnehmer, ein Beherrscher von Feuer und Gluth, vermochte nicht der Gluth der hübschen Augen der reich vertretenen Damenwelt widerstehen zu können, und die lebhafte Theilnahme am fröhlichen Reigen bekundete die heitere Stimmung der Festtheilnehmer, welche hoffentlich, trotz der unfreundlichen Witterung auch für die folgenden Tage anhalten wird.

Literatur.

Das Eisenbahn-Fahrplanbuch der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a/M. vom Juni d. J. (Preis 50 ₰) hat gegen die früheren Auflagen wesentliche Verbesserungen erfahren. Vor Allem sind alle wichtigen Anschlussstationen bei sämmtlichen Fahrplänen nachgetragen und das Bestehen der zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums dienenden Einrichtungen, wie Restaurationswagen, Schlafwagen, Retourbillets, Sonntagsretourbillets ist bei jeder einzelnen Linie besonders vermerkt; auch sind die Fahrpreise sämmtlich, wie eine Vergleichung ergiebt, nach den neuesten Tarifen berichtigt worden.

Ein grosser Theil der Bahnen und insbesondere die Thüringischen Strecken finden sich anderweit gruppirt, sodass die in enger Verkehrsbeziehung befindlichen Linien mehr wie seither sich aneinander anschliessen.

Eine Anzahl seither vermisster Linien der Bayerischen, Sächsischen, Thüringischen und Bergisch-Märkischen Bahnen sind eingeschaltet worden.

Sämmtliche ab 1. Juli cr. die Berliner Nordbahn passirenden Externzüge wurden bereits berücksichtigt.

An Handlichkeit und Uebersichtlichkeit hat das Buch nichts verloren und ist demselben eine neue und bessere Uebersichtskarte beigegeben worden.

Auch sind auf einer dem Werkchen vorgedruckten zeitgemässen Beilage die directen Verbindungen zwischen Deutschland und Italien via Gotthardbahn zusammengestellt.

Kartenwerke.

Carte figurative de la circulation des voyageurs sur les lignes de l'Etat-Belge pendant l'année 1880.

Das statistische Bureau bei der Direction für den Betrieb der Belgischen Staatsbahnen hat eine sehr anschauliche Karte über den Personenverkehr auf den Linien des Etat-Belge im Jahre 1880 publicirt. Es wird dabei der interne Verkehr von dem internationalen und bei diesem wieder der Transitverkehr durch farbige Bänder (deren Breite nebst eingeschriebenen Zahlen die Stärke des betreffenden Verkehrs sofort erkennen lässt) geschieden und bei diesen 3 Verkehrstheilen gleichzeitig auch der Verkehr mit Retourbillets durch ebensolche Bänder besonders hervorgehoben. Wir erinnern uns kaum auf einem so verhältnissmässig kleinen Raum ein so anschauliches und genaues Bild von dem Personenverkehr eines grossen Bahngebiets erhalten zu haben. Die Arbeit macht ebenso sehr dem statistischen Bureau, welches die Karte angelegt hat, Ehre als dem Institut cartographique militaire, welches dieselbe ausgeführt hat.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Mit 15. Juli l. J. gelangt ein Ausnahmetarif für Eilgut- und Frachtgut-Transporte im internen Verkehre zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume andererseits zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können im Wege der drei genannten Stationen oder bei unserer commerciellen Abtheilung käuflich bezogen werden. Wien, am 1. Juli 1882. Die Generaldirection. (1354)

Im diesseitigen Localverkehre treten für Steinkohlentransporte von verschiedenen Stationen am Deister nach Hannover und Linden mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen. Hannover, den 6. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1355)

Südwestdeutscher Eisenbahn - Verband. Zum 7. Südwestdeutschen Tarifheft vom 1. October 1881 tritt am 15. Juli der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Mannheim transit, Eil- und Stückgut-Frachtsätze für Martinstein, Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Eisen- und Stahldraht in Ringen, Band-, Flach-, Quadrat-, Stab- und Rundeisen ab Saarhütten-Stationen nach Freiburg i/B. und Triberg, sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen erhältlich. Karlsruhe, den 10. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirection der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen. (1356)

Englisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 15. Juli cr. treten zum Englisch-Südwestdeutschen

Tarifheft I	der Nachtrag	II
„ V	„	„	III
„ VIII	„	„	II
„ IX	„	„	II
„ X	„	„	III

in Kraft.

Diese Nachträge enthalten ausser Aenderungen des Verzeichnisses der zu den einzelnen Ausnahmetarifen gehörigen Waarengattungen sowie der anderweitigen Bezeichnung der Ausnahmetarife 7, 8, 9, 10, 11 und 12 auch Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und Waarenclassification.

Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleibt jedoch die bisherige Tarifirung noch bis zum 1. September 1882 in Kraft. Köln, den 12. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1357)

Werrabahn - Oesterreichisch - Böhmischer Eisenbahnverband. Durch Nachtrag V zu Theil II wird vom 1. September d. Js. ab die Ermässigung in den Frachten für Nussdorf und Wien (K. F. J. B.) bezüglich derjenigen Transporte der Ausnahmetarife 1, 2 und 5, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn oder umgekehrt aufgegeben werden, von 0,16 in 0,11 ℳ pro 100 kg geändert.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau hier. Meiningen, den 9. Juli 1882. Die Direction der Werra-Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1358)

Mit dem 1. August cr. gelangt Nachtrag I zum Tarif Frankfurt a/M.-Oldenburg vom 1. Juni 1882 zur Einführung, welcher ausser Berichtigungen zum Haupttarif und der Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Oldenburgischen Stationen Augustehn, Delmenhorst, Ellerserdamm, Jever, Ocholt, Oldenburg, Rastede, Sande, Stickhausen, Varel, Wilhelmshafen und Zwischenahn enthält.

Näheres ist bei den Expeditionen zu

erfahren, woselbst auch Exemplare qu. Tarifs käuflich zu haben sind. Frankfurt a/M., den 8. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection. (1359)

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Zum Tarif vom 16. März 1880 tritt am 15. Juli Nachtrag XIII in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Grossheringen, theilweis erhöhte Sätze für Halle und Weida, Aufhebung verschiedener Frachtsätze für Weida (Thüringischer Bahnhof) sowie sämmtlicher Frachtsätze für die Stationen der vormaligen Sächsisch-Thüringischen Ost-Westbahn, theilweis ermässigte Kohlen- und Spiritus-Frachtsätze, endlich Bestimmungen betreffs der Güterabfertigung mit Mohlsdorf, Berichtigungen.

Exemplare à 0,15 ℳ sind bei den Verbandsexpeditionen zu haben. Erfurt, den 5. Juli 1882. Die geschäftsführende Verwaltung: Königl. Eisenbahndirection. (1360)

In den **Nachbartarif für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** vom 10. September 1877 wurde vom heutigen Tage ab die Relation Finkenheerd-Seidenberg mit directen Sätzen einbezogen. Die neuen Sätze sind bei den genannten Dienststellen und in unserm Verkehrsbureau zu erfahren. Berlin, den 11. Juli 1882. Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (1361 J)

Unter dem 1. August 1882 tritt der zu dem ab 1. Juni 1881 giltigen **Ausnahmetarife für Kalktransporte** von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher Bahn etc. nach solchen der Berlin-Anhaltischen Bahn, der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin etc. Nachtrag III in Kraft, welcher bei den betheiligten Verwaltungen zu erlangen ist. Dresden, den 11. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1362)

Preussisch-Sächsischer Verband. Tarif für die Beförderung von Vieh etc. Vom 1. August cr. ab findet im Verkehr zwischen Trachenberg einerseits und Chemnitz, Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof), Hof, Leipzig (Dresdener Bahnhof), Reichenbach, Riesa und Zwickau andererseits zu den im Haupttarif über die Breslau-Görlitzer Route angegebenen Sätzen directe Abfertigung von Vieh etc. auch über die Route Sorau-Cottbus-Grossenhain statt. Breslau, den 11. Juli 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der betheiligten Verwaltungen. (1363)

Hessische Ludwigsbahn. Am 15. d. M. tritt der 6. Nachtrag zum Hessisch-Pfälzischen Gütertarif vom 1. October 1881 in Kraft.

Derselbe enthält Frachten für Brennholztransporte nach Kirchheimbolanden und ist zu 5 ₰ pro Stück von unserem Tarifbureau zu beziehen. Mainz, den 12. Juli 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (1364)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Vom 20. Juli cr. ab treten im Verkehre zwischen Berlin (Schlesischer, Dresdener, Stettiner und Nordbahnhof) und sämmtlichen Berliner Ringbahnstationen einerseits, Hamburg und Lüneburg, Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn, andererseits, directe Tarifsätze in Kraft, welche mit den für Hamburg und Lüneburg, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, bereits bestehenden Sätzen übereinstimmen. Berlin, den 10. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1365)

Die in den Local-Gütertarifen für die Bezirke **Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch)** sowie die in den Heften 2, 3 und 4 des **Rheinischen Nachbar-Gütertarifs** vom 1. September 1881 enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifs C (für Eisenerz etc.) finden vom 20. d. Mts. ab bis auf Widerruf auch auf Kupfererzabbrände (purple ore) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg Anwendung. Köln, den 12. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Kgl. Eisenbahndirection (rechtsrh.). (1366)

Für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehr zwischen:

a) Trotha einerseits und Berlin (Lehrter, Potsdamer, Stettiner, Nord-, Schlesischer und Dresdener Bahnhof) sowie den Berliner Ringbahnstationen Moabit, Rixdorf, Tempelhof und Westend andererseits, ferner
b) zwischen Gröbers, Niemberg, Schkeuditz und Halle (Centralbahnhof, Steinthorbahnhof und Anhaltischer Bahnhof) einerseits und Berlin (Lehrter Bahnhof) andererseits,

treten am 1. September d. Js. anderweite erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe derselben ertheilt das diesseitige Verkehrsbureau hierselbst Auskunft. Magdeburg, den 12. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection Namens der betheiligten Verwaltungen. (1367)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. September cr. betragen die in der Stationstariftabelle Oderberg trans. für Station Tworkau enthaltenen Frachtsätze in

Eilgut	Stückgut	A1	B	A2	I	II	III	Holz d. Sp.-T. II
0,68	0,34	0,26	0,23	0,19	0,18	0,16	0,14	0,15

Mark pro 100 kg.

Ferner erhöhen sich vom gleichen Zeitpunkte ab die im Local-Gütertarif für Sosnowice loco und trans. und Zabrze Coaks-Anstalt angegebenen Entfernungen, um 2 km bei Sosnowice loco und trans.; um 3 km bei Zabrze C. A., jedoch nur insoweit es sich um die Berechnung der Deckenmiethe, der Gebühr für Schutzwagen und der Versicherungsprämien handelt. Die Frachtsätze selbst bleiben hiervon unberührt. Breslau, den 12. Juli 1882. Königliche Direction. (1368)

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Die im Deutsch-Belgischen Güterverkehr bestehenden Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Flachs, Hanf und Hanfstroh bei Aufgabe in Wagenladungen von 20 000 resp. 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von Thorn, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, nach Belgischen Stationen treten am 27. August d. J. ausser Kraft. Köln, den 13. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1369)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zu unserem Local-Güter-Tarif vom 1. Mai 1882 ist ein vom 15. Juli cr. ab gültiger Nachtrag II erschienen, durch welchen im Abschnitt II A in der Specialbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements das Wort

„ätzenden"

gestrichen wird. Altona, den 12. Juli 1882. Die Direction. (1370)

Die Gültigkeitsdauer der ermässigten Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, sowie nach Neubrandenburg der Berliner Nordbahn (Nachtrag I, II und IV zum Tarif vom 1. Januar 1878 bezw. zum Tarif vom 15. Januar 1881 sub III) wird widerruflich bis auf Weiteres verlängert. Breslau, den 13. Juli 1882. — VI. 3132. — Direction der Rechte-Oderufer Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1371)

2. Ausloosungen.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritäts-Obligationen I., II., III. und IV. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft haben am 4. d. Mts. stattgefunden und sind in denselben folgende Nummern gezogen worden:

I. 4% Prioritäts-Obligationen.
I. Emission (XVI. Ausloosung).

50 Stück à 150 Thaler, jetzt 450 ℳ
205 327 339 380 381 592 640 904 908 999 1054 1248 1322 1387 1398 1590 1833 1984 2078 2257 2287 2312 2464 2714 2793 3052 3233 3294 3298 3371 3437 3439 3457 3530 3586 3649 3675 3729 3795 3946 4009 4021 4088 4119 4164 4365 4487 4731 4935 4936.

25 Stück à 300 Thaler, jetzt 900 ℳ
5107 5172 5231 5245 5549 5557 5558 5829 5878 5889 5913 6164 6229 6256 6325 6401 6685 6700 6848 6865 6874 6896 7199 7234 7250.

10 Stück à 750 Thaler, jetzt 2 250 ℳ
7537 7624 7810 7931 8035 8157 8231 8408 8461 8476.

5 Stück à 1 500 Thaler, jetzt 4 500 ℳ
8590 8608 8612 8637 8836.

Restanten aus früheren Ausloosungen.
24 798 811 1323 2726 2989 3821 3924 4893 4940 5223 5404 5546 5612 5830 5883 5912 6248 6415 7026 7509 7852.

II. 4½ % convertirte, früher 5 % Prioritäts-Obligationen.
II. Emission. (XII. Ausloosung).
I. Theil.

115 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ
317 339 374 644 1307 1556 1777 2004 2065 2092 2595 2664 2797 2818 3136 3187 3273 3287 3746 3748 4023 4025 4066 4237 4429 4482 4702 4798 4898 5044 5308 5427 5972 6320 6547 6647 6916 7010 7040 7072 7109 7110 7224 7302 7325 7393 7460 7461 7585 7764 7840 7971 8043 8162 8178 8240 8396 8518 8563 8565 8800 8816 8903 8943 9159 9261 9417 9423 9433 9541 9558 9591 9737 9745 9769 9784 9790 9841 9860 9908 9918 9929 9930 9945 9953 10032 10188 10303 10444 10455 10508 10541 10571 10600 10699 10709 10710 10961 11005 11045 11178 11184 11195 11310 11330 11408 11410 11426 11519 11549 11768 11819 11826 12454 12462.

23 Stück à 500 Thaler, jetzt 1 500 ℳ
12619 12788 12789 12815 12835 12856 12860 12937 13189 13225 13273 13280 13341 13353 13539 13818 13848 13888 13985 14130 14180 14207 14255.

II. Theil.

47 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ
15034 16423 16479 16499 16535 16560 16566 16801 16813 17044 17333 17358 17372 17527 17625 17712 18001 18027 18028 18085 18115 18146 18162 18163 18169 18173 18189 18260 18271 18545 18631 18852 18875 18912 18940 18999 19184 19185 19198 19199 19375 19515 19754 19755 19784 19797 19845.

9 Stück à 500 Thaler, jetzt 1 500 ℳ
20040 20185 20292 20367 20515 20595 20677 20861 20973.

Restanten aus früheren Ausloosungen.
790 1134 1164 1186 1339 2165 2311 2457 3213 3609 3610 4018 4353 4852 5274 5336 5706 5729 5985 6800 6982 7024 7332 8019 8899 9238 9315 9316 9901 10138 10153 10498 10946 11002 11036 11037 11382 11882 12000 12697 13011 13074 13460 13961 16011 16512

17115 17118 17170 17473 17654 18415 18695 18702 18792 18896 18988 19014 19023 19363 19445 19768 19849 20354 20498 20516 20659.

III. 4½% Prioritäts-Obligationen.
III. Emission. (VI. Ausloosung).
49 Stück à 300 M.

311 1411 1432 1642 1654 2248 2282 2531 2909 2928 2965 3186 3277 3841 3898 4108 4157 4179 4180 4566 4597 4603 4632 4638 4665 4677 4684 5699 5959 5972 5973 5990 6037 6052 6070 6074 6081 6096 6122 6137 6144 6278 6648 6903 6926 6928 7182 7356 7431.

9 Stück à 1500 M.

7582 7632 7911 8072 8146 8212 8688 8774 8986.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

4697.

IV. 4½% Prioritäts-Obligationen.
IV. Emission.
I. Theil. (IV. Ausloosung).
14 Stück à 500 M.

989 1038 1348 1452 1467 1486 1487 1511 1547 1563 1739 1814 2098 2547.

5 Stück à 2000 M.

3018 3024 3141 3598 3642.

II. Theil. (III. Ausloosung).
17 Stück à 1000 M.

4305 4310 4383 4385 4431 4544 4751 4793 5377 6178 6344 6373 6415 6418 6524 6567 6704.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

1230 1256 1438 2388 2644 3020 3069 5234.

Die Zahlung der Capitalbeträge der am 4. d. M. gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörenden Zinscoupons und Talons vom 2. Januar k. J. an bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, woselbst auch die von früheren Ausloosungen restirenden Obligationen an jedem Montage, Dienstage, Donnerstage und Freitage von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags schon jetzt zur Einlösung präsentirt werden können.

Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen II. Emission werden auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst.

Die bis zum 4. d. M. weiter eingelösten 86 Stück Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. Emission, 163 Stück II. Emission, 58 Stück III. und 34 Stück IV. Emission sind mit den dazu gehörenden Zinscoupons und Talons in Gemässheit des § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt worden. Altona, den 9. Juli 1882. Die Direction. (301)

3. Submissionen.

Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

I. 5 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven,

II. a) 80 Stück offenen Güterwagen ohne Bremse,
b) 20 Stück offenen Güterwagen mit Bremse,
c) 32 Stück bedeckten Güterwagen ohne Bremse,
d) 8 Stück bedeckten Güterwagen mit Bremse,
e) 10 Stück Gepäckwagen,
f) 10 Stück Plateauwagen,

III. a) 320 Stück Wagenachsen aus Flussstahl mit Speichen, Rädern u. Reifen,
b) 45 Stück Wagenachsen aus Flussstahl mit Gussstahlscheibenrädern,
c) 50 Stück Tragfedern für Gepäckwagen,
d) 650 „ „ „ Güterwagen,
e) 700 „ Spiralfedern für Buffer,
f) 180 „ „ „ Zugapparate,

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen bei dem diesseitigen Bureau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Kratzert hierselbst, zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von je 2 M. für die Locomotiven, — Wagen — oder Achsen und Federn auf desfallsige Anforderung bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven resp. Wagen resp. Achsen und Federn“

zu dem auf Dienstag, den 25. Juli 1882, Vormittags 10 Uhr anberaumten Submissionstermin an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird. Magdeburg, den 13. Juli 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (305)

Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) Köln. Die Lieferung von
a) 100 Stück bedeckten Güterwagen,
b) 206 „ completen Radsätzen,
c) 430 „ Tragfedern und
d) 550 „ Spiralfedern

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau, altes Ufer No. 2 hier, zur Einsicht offen und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen Einsendung, nicht Postnachnahme, von ad a) 3,00 M., ad b) 1,50 M., ad c) 1,00 M. und ad d) 1,00 M. Copialgebühren verabfolgt.

Offerten sind frankirt und versiegelt, mit der äusseren Aufschrift: „Submission auf Güterwagen, bezw. Radsätze oder Trag- und Spiralfedern“ spätestens bis zum 21. d. Mts. uns einzureichen, und werden dieselben am darauf folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten geöffnet. Köln, den 8. Juli 1882. (304 J)

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung der für die Heizperiode 1882/83 erforderlichen 120 000 kg präparirten Holzkohlen zur Coupéeheizung und zwar:

28 000 kg mit Brennzeit von 4 Stunden,
33 000 „ „ „ „ 6 „
59 000 „ „ „ „ 8 „

Die Offerten sind bis zu dem auf Donnerstag, den 3. August d. J., Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das diesseitige Materialienbureau hierselbst einzureichen. Die Submissionsbedingungen liegen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung der Copialien von 50 ₰ unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 12. Juli 1882. Königliche Direction. (306)

Königliche Eisenbahndirection Erfurt. Wir beabsichtigen

ca. 850 000 kg

alte Schienen und Schienenenden der im diesseitigen Bezirk gebräuchlichen verschiedenen Profile im Submissionswege zu verkaufen.

Bezügliche Offerten sind bis zu dem auf den

26. Juli cr., Vormittags 11½ Uhr

anberaumten Submissions-Termine an unsere Central-Materialien-Controle hier einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen nebst Ver-

zeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien können bei der genannten Dienststelle eingesehen oder von derselben gegen Einsendung von 50 ₰ Copialien bezogen werden. Erfurt, den 10. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (303)

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung folgender Oberbaumaterialien und zwar:

1. 5 000 Paar Seitenlaschen für Secundär-Profil,
2. 22 000 Paar desgleichen für Profil II.,
3. 280 000 Stück Laschenbolzen,
4. 300 000 Stück federnde Stahlringe für Laschenbolzen,
5. 140 000 Stück Unterlagsplatten,
6. 40 000 Stück Schrauben-Nägel (Tirefonds),
7. ca. 528 t Befestigungs-Materialien für eisernen Querschwellen-Oberbau, als Keile, Krampen und Schlussstücke,

soll, in Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Materialien-Bureau hierselbst zur Einsicht auf, können auch gegen Zahlung von 1 ℳ 50 ₰ für jedes Heft vom Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Abtheilung III C. Offerte auf Lieferung von Oberbaumaterialien"

bis zum 31. Juli cr. frankirt an uns einzureichen. Eröffnung derselben wird am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden. Elberfeld, den 6. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (298)

Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld. Die Lieferung von rot. 2 360 cbm eichener Weichenschwellen soll in 10 Loose getheilt im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Lieferungsbedingungen sind gegen Zahlung von 1 ℳ von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen.

Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Abtheilung III C. Offerte auf Lieferung von Weichenschwellen"

bis zum 1. August cr. frankirt an uns einzusenden.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt. Elberfeld, den 6. Juli 1882. (300)

Privat-Anzeigen.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Mai 1882.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Mai 1882	Im Monat Mai 1882 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat Mai							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. Mai				
				1882				1881		Differz. pro Kilom. in Procent	1882		1881		Differz. pro Kilom. in Procent
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
meinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
te Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	17 568	19 722	17 693	59 080	76 773	238	57 752	216	+ 33·3	330 939	1 239	248 185	930	+ 33·2
chau - Oderberger Eisenb.	427	58 643	108 016	48 656	279 678	328 334	769	299 622	702	+ 9·5	1 590 036	3 724	1 504 217	3 523	+ 5·7
terr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 045	465 993	445 308	726 949	2 133 029	2 859 978	1 398	2 850 593	1 418	— 1·4	13 180 678	6 445	13 159 562	6 544	— 1·5
lbahn-Gesellschaft	2 190	743 104	490 058	905 186	2 390 487	3 295 673	1 505	3 094 084	1 413	+ 6·5	14 709 513	6 717	13 917 591	6 355	+ 5·7
garische Westbahn . . .	373	55 611	22 148	43 962	73 255	117 217	314	126 854	340	— 7·6	557 286	1 494	585 814	1 571	— 4·9
Summe . .	5 302	1 340 919	1 085 252	1 742 446	4 935 529	6 677 975	1 260	6 428 905	1 220	+ 3·3	30 368 452	5 728	29 415 369	5 584	+ 2·6
terreichische Eisenbahnen.															
I. K. K. Staatsbahnen.															
Im Staatsbetriebe:															
Braunau-Strasswalchen. B.	37	7 307	2 370	3 881	3 623	7 504	203	5 900	159	+ 27·7	30 095	813	21 437	579	+ 40·4
Dalmatiner Bahn	105	1 050	2 400	1 220	4 645	5 865	56	5 785	55	+ 1·8	29 540	281	24 356	232	+ 21·1
Donau-Ufer Bahn (Nussdorf-Stadlauer Donaubrücke) .	8	. .	30 486	. .	9 003	9 003	1 125	8 471	1 059	+ 6·2	41 379	5 172	40 887	5 111	+ 1·2
Niederösterr. Staatsbahnen	154	32 185	23 982	17 207	33 025	50 232	326	43 248	281	+ 16·0	194 273	1 262	173 918	1 129	+ 11·8
Tarvis-Pontafel	25	5 066	8 170	4 357	9 133	13 490	540	12 597	504	+ 7·1	66 190	2 648	61 882	2 475	+ 7·0
Im Privatbetriebe:															
Dniester Bahn	112	25 793	7 666	9 805	29 326	39 131	349	31 980	286	+ 22·0	176 259	1 574	147 989	1 321	+ 19·2
Erbersdorf-Würbenthal . .	21	1 828	3 255	662	2 657	3 319	158	2 861	136	+ 16·2	14 823	706	11 495	547	+ 29·1
Istrianer Bahn	143	3 815	3 354	4 162	10 421	14 583	102	13 607	95	+ 7·4	69 829	488	58 305	408	+ 19·6
Kriegsdorf-Römerstadt . .	14	1 443	3 563	363	1 973	2 336	167	2 012	144	+ 16·0	9 884	706	8 661	619	+ 14·1
Mürzzuschlag-Neuberg . .	11	3 027	6 461	800	3 142	3 942	358	2 988	272	+ 31·6	16 288	1 481	13 968	1 270	+ 16·6
Rakonitz-Protivin	144	19 190	16 618	13 071	24 534	37 605	261	35 640	248	+ 5·2	166 391	1 155	165 466	1 149	— 0·5
Tarnow-Leluchow (Orló) .	151	7 248	6 682	7 136	21 172	28 308	187	24 569	163	+ 14·7	119 422	791	104 598	693	+ 14·1
Unterdrauburg-Wolfsberg .	38	3 625	3 588	1 766	3 867	5 633	148	4 626	122	+ 21·3	23 370	615	17 414	458	+ 34·3
I. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
a) Auf Rechnung des Staates.															
iserin Elisabeth-Bahn (incl. K.K.Donau-Ufer-Bahnstrecke Stadlauer Brücke-K.-Ebersdorf)	944	420 662	160 441	398 412	739 029	1 137 441	1 205	1 043 221	1 105	+ 9·0	4 951 368	5 245	4 611 569	4 885	+ 7·4
b) Auf Rechnung der igenthumsgesellschaft.															
zherzog Albrecht-Bahn . .	181	16 626	10 783	15 554	32 989	48 543	268	47 067	260	+ 3·1	214 778	1 187	202 787	1 120	+ 6·0
ronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	121 795	132 355	119 748	334 547	454 295	559	372 378	459	+ 21·8	2 077 726	2 559	1 723 417	2 122	+ 20·6
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
ussig-Teplitzer Eisenbahn .	97	67 889	282 045	24 802	224 273	249 075	2 568	284 627	2 934	— 12·4	1 211 315	12 488	1 300 730	13 410	— 6·9
öhmische Commercialbahnen	113	8 537	6 431	3 436	7 447	10 883	96	. .	. .	. .	91 777	1 080	. .	. .	. .
öhmische Nordbahn	180	70 936	68 102	36 269	119 017	155 286	863	132 336	735	+ 17·4	662 705	3 682	623 124	3 462	+ 6·4
öhmische Westbahn	201	76 874	98 233	71 576	199 010	270 586	1 346	262 336	1 305	+ 3·1	1 379 958	6 805	1 439 565	7 162	— 4·1
ozen-Meraner Bahn	32	19 291	3 043	12 943	5 690	18 633	582	. .	. .	. .	75 871	2 371	. .	. .	. .
uschtěhrader Eisenbahn . .	397	80 795	203 947	103 886	320 818	424 704	1 070	357 477	900	+ 18·9	1 955 452	4 926	1 878 299	4 731	+ 4·1
ux-Bodenbacher Eisenbahn .	89	40 019	115 115	13 110	149 060	162 170	1 822	132 629	1 490	+ 22·3	772 540	8 680	648 662	7 288	+ 19·1
lbogen. Localbahn-Gesellsch.	5	2 017	8 512	555	3 229	3 784	757	2 470	494	+ 53·2	16 914	3 383	13 021	2 604	+ 29·9
alizische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	92 137	102 198	137 447	603 325	740 772	2 104	679 647	1 931	— 9·0	3 062 571	8 700	2 937 743	8 346	+ 4·2
neues Netz	241			55 441	160 974	216 415	898	147 254	611	+ 47·0	855 241	3 549	627 807	2 605	+ 36·2
raz-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	31 406	45 276	14 710	87 214	101 924	1 120	94 756	1 041	+ 7·1	529 826	5 822	494 874	5 438	+ 7·1
aiser Franz Josef-Bahn . .	712	172 535	122 443	283 736	484 379	768 115	1 079	724 629	1 018	+ 6·0	3 479 786	4 887	3 225 369	4 530	+ 7·9
aiser Ferdinands-Nordbahn	697	206 224	422 828	342 332	1 750 510	2 092 842	3 003	1 999 363	2 869	+ 4·7	10 589 235	15 193	9 999 149	14 346	+ 5·9
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	43 200	42 182	28 512	70 866	99 378	705	96 246	683	+ 3·2	564 143	4 001	570 839	4 049	— 1·2
aschitz-Schönhofer Localb. .	4	761	984	98	581	679	170	. .	. .	. .	6 352	1 588	. .	. .	. .
remsierer Eisenbahn . . .	23	6 197	3 168	1 545	3 275	4 820	210	3 071	512	— 59·0	35 042	1 524	23 672	3 945	— 61·4
remsthalbahn	35	12 920	1 581	6 787	2 902	9 689	277	6 926	198	+ 39·9	30 359	867	6 926	989	— 12·3
emb.-Czern.-Jassy B. (Oe L.) Lemb.-Czern. .	267	31 866	27 978	52 561	133 653	186 214	697	420 620	901	— 22·6	848 086	3 176	1 029 993	3 858	— 17·7
Czern.-Sucz. .	90	8 155	10 359	12 276	27 097	39 373	437	59 383	660	— 33·8	206 912	2 299	244 110	2 712	— 15·2
eoben-Vordernberger Bahn .	15	5 994	20 496	2 030	15 344	17 374	1 158	1 422	1 095	+ 5·8	84 440	5 629	69 026	4 602	+ 22·3
ährische Grenzbahn	109	16 282	14 040	8 114	22 531	30 645	281	31 395	288	— 2·4	157 814	1 448	159 077	1 459	— 0·8
ährisch-Schlesische Centralb.	152	24 896	24 661	18 449	54 019	72 468	477	63 025	415	+ 14·9	312 050	2 053	283 152	1 863	+ 10·2
eutitscheiner Localbahn . .	8	3 570	3 108	1 020	2 695	3 715	464	3 398	425	+ 9·2	17 239	2 155	17 304	2 163	— 0·4
esterr. Local-Eisenbahn-Ges.	67	7 657	12 115	2 482	12 148	14 630	218	3 131	261	— 16·5	96 307	1 437	23 144	1 929	— 25·5
esterreich. Nordwestb. Garant. Strecke .	623	157 464	137 666	211 603	450 560	662 163	1 063	584 840	939	+ 13·2	3 019 865	4 847	2 828 750	4 541	+ 6·7
Ergänzungsnetz .	305	70 518	145 129	71 482	314 104	385 586	1 264	319 282	1 047	+ 20·7	1 801 000	5 905	1 785 096	5 853	+ 0·9
strau-Friedländer Eisenbahn	33	7 498	9 090	3 512	17 959	21 501	652	25 889	785	— 17·0	131 065	3 972	119 703	3 627	+ 9·5
ilsen-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	14 454	30 510	14 075	66 088	80 163	517	85 950	555	— 6·8	454 949	2 935	481 456	3 106	— 5·5
Pilsen-Eisenstein	97	10 283	22 681	7 437	41 995	49 432	510	39 207	404	+ 26·2	246 431	2 541	209 235	2 157	+ 17·8
Prag-Duxer Eisenbahn . . .	155	15 781	45 907	15 859	78 925	94 784	612	86 770	560	+ 9·3	524 063	3 381	486 864	3 141	+ 7·6

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Mai 1882	Im Monat Mai 1882 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat Mai							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. Mai				
				1882				1881		Differz. pro Kilom. in Procent	1882		1881		Differz. pro Kilom. in Procent
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Stauding-Stramberger Localb.	18	3 436	6 044	826	7 435	8 261	459	. .	. .	. .	34 037	1 891	. .	. .	. .
Südnordd. Verbindungsbahn .	283	71 445	81 695	51 450	163 028	214 478	758	193 236	683	+ 11·0	1 050 124	3 711	1 095 489	3 871	— [illegible]
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	43 420	43 905	38 055	70 490	108 545	905	101 188	843	+ 7·4	540 557	4 505	573 750	4 781	— [illegible]
Vöcklabruck-Kammer Bahn .	9	1 337	312	568	393	961	107	. .	. .	. .	961	481	. .	. .	. .
Vorarlberger Bahn	96	42 368	18 899	17 163	27 549	44 712	466	40 228	419	+ 11·2	184 801	1 925	181 490	1 891	+ [illegible]
Wien-Aspanger Bahn . . .	80	31 503	4 461	20 694	8 544	29 238	365	. .	. .	. .	96 626	1 208	. .	. .	. .
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	18 216	50 316	11 033	65 625	76 658	1 127	80 252	1 180	— 4·5	330 652	4 863	364 594	5 362	— [illegible]
Summe . .	9 060	2 188 541	2 657 634	2 296 048	7 035 838	9 331 886	1 030	8 734 933	1 000	+ 3·0	43 658 681	4 838	41 130 162	4 725	+ [illegible]
Ungarische Eisenbahnen.															
I. Kgl. Ungar. Staatsbahnen.	2 758	297 000	327 000	392 000	1 142 600	1 534 000	556	1 466 315	557	— 0·2	6 884 057	2 559	6 410 886	2 446	+ [illegible]
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
Arad-Temesvárer Eisenbahn .	57	8 000	6 700	6 800	15 700	22 500	395	23 017	404	— 2·2	96 377	1 691	105 600	1 854	— [illegible]
Báttaszek-Dombovár-Zákány (Donau-Drau) Bahn . . .	166	14 000	13 000	8 000	25 000	33 000	199	35 367	213	— 6·6	150 070	904	140 167	844	+ [illegible]
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Alföld-Fiumaner Bahn . . .	392	82 090	49 231	62 733	133 581	196 314	501	171 880	438	+ 14·4	824 564	2 103	739 460	1 886	+ [illegible]
Arad-Körösthaler Bahn . . .	90	5 985	6 479	4 184	12 319	16 503	183	14 343	231	— 20·8	79 940	888	64 285	1 037	— [illegible]
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	20 482	19 091	18 814	60 493	79 307	273	108 190	373	— 26·8	438 443	1 512	410 054	1 414	+ [illegible]
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . .	68	16 915	23 388	9 148	46 536	55 684	819	58 138	855	— 4·2	242 304	3 563	240 797	3 541	+ [illegible]
Mohács-Fünfkirchner Bahn .	68	12 203	42 982	7 524	81 988	89 512	1 316	106 084	1 560	— 15·6	456 290	6 710	440 890	6 484	+ [illegible]
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	17 336	22 099	9 392	25 045	34 437	292	42 189	358	— 18·4	171 949	1 457	189 034	1 602	— [illegible]
Szamosthaler Eisenbahn . .	45	4 022	4 777	2 782	4 583	7 365	164	. .	. .	. .	33 499	744	. .	. .	. .
Ungarische Nordostbahn . .	580	64 022	45 413	64 467	167 216	231 683	399	215 193	371	+ 7·5	970 067	1 673	889 385	1 533	+ [illegible]
Summe . .	4 632	542 055	560 160	585 844	1 714 461	2 300 305	497	2 240 716	506	— 1·6	10 347 560	2 267	9 630 618	2 178	+ [illegible]
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 302	1 340 919	1 085 252	1 742 446	4 935 529	6 677 975	1 260	6 428 905	1 220	+ 3·3	30 368 452	5 728	29 415 369	5 584	+ [illegible]
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	9 060	2 188 541	2 657 634	2 296 048	7 035 838	9 331 886	1 030	8 734 933	1 000	+ 3·0	43 658 681	4 838	41 130 162	4 725	+ [illegible]
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 632	542 055	560 160	585 844	1 714 461	2 300 305	497	2 240 716	506	— 1·6	10 347 560	2 267	9 630 618	2 178	+ [illegible]
Hauptsumme . .	18 994	4 071 515	4 303 046	4 624 338	13 685 828	18 310 166	964	17 404 554	944	+ 2·1	84 374 693	4 466	80 176 149	4 359	+ [illegible]

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 55. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Juli 1882.

Personenporto im Eisenbahnverkehr.

(Eine volkswirthschaftliche Humoreske.)

Eine der wunderbarsten Blasen im Hexenkessel des Erfinderwahnsinns, welcher heuer wieder sehr munter brodelt, ist die von Zeit zu Zeit auftauchende Idee des sogenannten Personenportos, worunter gewisse Clowns des Eisenbahnwesens einen Minimalpreis verstehen, für welchen männiglich auf jede beliebige Entfernung auf Eisenbahnen befördert werden soll. Ein Artikel der „Gartenlaube" von Max Karfunkel beschäftigt sich mit dieser „Zukunftsaufgabe der Volkswirthschaft", nachdem in Chicago schon lange früher ein Mr. R. Brandon und im vorigen Jahrzehnt Herr Perrot sich mit dieser Idee ganz ernsthaft befasst hatten. Schon vor diesen aber — so erzählt Herr Karfunkel nach einer früheren Mittheilung der „Gartenlaube" — sei die Idee im Haupte eines Engländers gekeimt, welcher, nachdem er berechnet, dass eine Anzahl Briefe im Gesammtgewicht seiner eigenen werthen Person von Paris nach London befördert etwas weniger kosten würden, als die Fahrtaxe für einen Passagier, ernsthaft verlangte, man solle ihn mit der erforderlichen Anzahl Freimarken bekleben und so versenden. Die „Gartenlaube" vergass damals mitzutheilen, dass jener wunderbare Heilige doch alsbald von seinem Verlangen abstand, als man ihm versicherte, er müsse nach dem Bekleben auch so viele hundert Mal abgestempelt werden, als Marken verwendet seien und würde mit einem Platz im Briefbeutel fürlieb nehmen müssen. Die heutigen Verfechter jener Idee, welche übrigens zahlreicher sind, als man glauben sollte, nehmen die Sache aber ernster und finden — indem sie die wunderbarsten Parallelen mit dem Weltporto ziehen — dass ihre Idee nicht nur ausführbar sei, sondern geeignet einer der mächtigsten Hebel des culturellen und volkswirthschaftlichen Fortschritts zu werden.

Nach den Vorschlägen jener Reiseheilande soll jeder Staatsbürger (nachdem noch ganz rasch der Rest der Privatbahnen verstaatlicht und dann der ganze Strauss dem Reiche dargebracht sein wird) für 50 ₰ in der III. und für 1 ℳ in der II. Wagenclasse, so oft und so weit er will, im lieben Deutschen Reiche herumgefahren werden; die I. und IV. Wagenclasse wären dagegen abzuschaffen.

Um auf die heutigen — die Kosten bekanntlich kaum deckenden — Einnahmen des Personentransportes zu kommen, wird berechnet, dass, da jeder Passagier durchschnittlich doch nur 120 km zurücklegen wird, die jetzt im Mittel aller Wagenclassen und die Retourbillets berücksichtigt 120 × 3,8 ₰ = 4 ℳ 56 ₰ einbringen, doch nur sieben Mal soviel Menschen zu reisen brauchen, um bei halb 50 halb 100 ₰ Fahrgeld denselben Nutzeffect zu erreichen.*) Es würden aber sicherlich weit mehr reisen, und dem Staat dadurch eine reiche Einnahmequelle erwachsen, wo er bisher nur Einbussen gehabt, während gleichzeitig die grössere Verkehrsbeweglichkeit des Volkes auf dessen Wohlstand und Erwerbsfähigkeit den vorzüglichsten Einfluss haben würde.

*) Es ist uns wohl bekannt, dass 120 km beinahe doppelt so viel ist, als jeder Passagier durchschnittlich durchfährt.

Wenn nun an anderen Stellen jetzt gleichzeitig angeblich in Erwägung gezogen wird, das in keinem Verhältniss zu den Ansprüchen des Publikums mehr stehende Personengeld etwas zu erhöhen — ein Gedanke, vor dessen Ausführung wir hoffentlich noch fern stehen —, so liegt in diesem Plane doch die gesunde Reaction gegen jene Fahrpreisnihilisten, welche das Heil des Vaterlandes und seiner Finanzen dadurch zur Blüthe zu bringen hoffen, dass sie das gesammte Volk tagaus, tagein siebartig im ganzen Lande herumschütteln wollen. Wir nehmen die Sache heute noch nicht so ernst, um in die Zahlen und Kostenberechnungen hineinzusteigen, sonst würde es ein Leichtes sein, trotz der Thatsache, dass im Personenverkehr die Betriebsmittel und Beamten nicht genügend ausgenutzt werden, zu beweisen, dass doch ein fünf-, sieben- oder gar zehnfach grösserer Personenverkehr die Kosten desselben wiederum leicht um das Doppelte erhöhen würde, und wollen uns nur darauf beschränken, einige gesellschaftliche Folgen des 50 Pfennig-Personenportos hervorzuheben.

Zunächst und bis auf lange Zeit hinaus würde ein nicht zu dämmender Wandertrieb sich des gesammten Proletariats auf dem flachen Lande und in den kleinen Städten bemächtigen, die alle, begünstigt durch die allgemeine Freizügigkeit, ihr Heil in den Grossstädten suchen würden, welche von unzufriedenen und unverwerthbaren Gesellschaftselementen überschwemmt würden. Jede Bauernmagd, jeder Holzknecht würde ein oder ein Paar Mal für 50 ₰ sein Glück versuchen und seine vortrefflichen Leistungen in der Landes- oder Provinzial-Hauptstadt zum Angebot bringen. Jeder zum Vertragsbruch geneigte Arbeiter, Gehilfe oder Diener würde mit einem Aufwand von 50 ₰ in 24 Stunden 500 km von der Stätte seiner „Sclaverei" enteilt sein können und jeder Fechtbruder Gelegenheit nehmen, mit dem was er früh zusammengeschnurrt, sich einen angenehmen Abend in der nächsten grossen Stadt zu verschaffen. Die Schüler der höheren Schulen an kleineren Plätzen würden kaum den Sonnabend Nachmittag erwarten können, um für 50 ₰ eine Exkneipe nach der nächsten Musenstadt zu machen und der Vergnügungssucht wäre in noch nie dagewesener Weise Thür und Thor geöffnet.

Was aber als eine noch schlimmere Wirkung eintreten würde, das wäre ein ganz masslos gesteigerter Kampf ums Dasein durch Uebertreibung der Concurrenz vermöge beständigen Belauerns und Unterbietens der Concurrenten. Tausende würden ihre Tage im geschäftigen Müssiggang in den Coupées verlungern und schliesslich die andern Spesen des ewigen Reisens weit mehr betragen, als die Ersparniss am Fahrgeld.

Was soll übrigens, so fragen wir schliesslich, die III. Classe in diesen Portozügen? Der Pennbruder, welcher eine kleine Spritztour von Breslau nach Berlin machen will und der Hasenfellsammler, der von Mogilno nach Posen eilt, wird sicher 1 ℳ anstatt 50 ₰ daran wenden und in die II. Classe oder den Salonwagen steigen, um den „sogenannten bessern Ständen" die Abschliessung vom Volke zu verleiden. Besonders des Nachts aber werden recht nette Strolche ihr billiges Thätigkeitsfeld in die Coupées II. Classe der Eisenbahnen verlegen.

Nun wird es aber immer noch mehr Menschen geben, welche nicht mit herumgondeln, sondern bei ihrem Berufe häuslich und fleissig verbleiben, die haben wenigstens das Hochgefühl in der Brust, durch ihre Steuern die unausbleiblichen und ganz erheblichen Ausfälle in der Reichs- oder Staatscasse zu decken, welche dieses volkswirthschaftliche Experiment unfehlbar mindestens auf Jahre hinaus zur Folge haben würde. Es möchte sich daher empfehlen, einen Versuch erst da zu machen, wo die herrliche Idee geboren, in Chicago . . . da drüben! Plessner.

Aus dem Jahresbericht der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft.

Dieser Bericht beschäftigt sich in einem eigenen Capitel mit dem Eisenbahnwesen und der Tarifbildung, dem wir das Folgende entnehmen:

Seitdem unter Zustimmung des Landtags von 1879/80 die Verträge mit der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halbstädter, Hannover-Altenbekener, Köln-Mindener, Rheinischen und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, in welchen diese Gesellschaften sich bereit erklärt hatten, dem Staate ihre Unternehmungen gegen eine feste Jahresrente vorläufig in ewige Verwaltung zu geben, demnächst aber auch zum Eigenthum abzutreten, zu Stande gekommen waren, und nunmehr der Staat einen Complex von über 15 000 km Länge verwaltete, der allmälig durch Hinzutritt neuer, zum grossen Theil mittelst der dem Staate anheimgefallenen Extrafonds der betreffenden Gesellschaften (von zusammen 91 Millionen Mark) gebauten Routen und Zweigbahnen auf 16 400 km sich erweiterte, waren weitere Fortschritte in der Verwirklichung des Staatsbahngedankens mit Sicherheit vorauszusehen.

Die nicht geringen Schwierigkeiten der Ueberleitung in die neuen Verhältnisse beschäftigten die Regierung noch in vollem Masse, als sie im Sommer und Herbst v. J. Verhandlungen über den Erwerb der Bergisch-Märkischen, der Berlin-Anhaltischen, der Thüringischen, der Berlin-Görlitzer, Märkisch-Posener und Cottbus-Grossenhainer Bahn, eines Netzes von rund 2 800 km, einleitete. Nachdem auch diese Verhandlungen abgeschlossen sind und die Genehmigung der Erwerbungsverträge durch den Landtag in sicherer Aussicht steht, befinden wir uns der Thatsache gegenüber, dass mehr als 19 000 km des Deutschen Eisenbahnsystems einheitlicher Staatsverwaltung unterliegen werden.

Die Organisation der Preussischen Staatsbahnen wird nach den jüngsten Erwerbungen abermals Veränderungen unterliegen. Zur Zeit ist sie so getroffen, dass sieben Rayons gebildet sind, die von den Directionen, welche ihren Sitz in Berlin, Bromberg, Magdeburg, Hannover, Frankfurt a/M. und Köln (wo sich zwei Directionen, die rechtsrheinische und linksrheinische befinden) haben, als Centralstellen verwaltet werden, unter denen die Betriebsämter als mehr locale Verwaltungsstellen fungiren. Für die Zutheilung der Wagen, die nun als gemeinsames Material aller Staatsbahnen gelten, ist ein besonderes Central-Wagenamt in Magdeburg gebildet, dem wieder Wagenämter für die einzelnen Bahngruppen unterstehen.

Die neue Organisation hat jedenfalls eine grössere Centralisation gebracht, als wir sie sonst gewohnt waren und die Erfahrung muss erst erweisen, ob die Freiheit der Bewegung, welche den einzelnen Directionen gelassen, auch eine genügend grosse ist, um ihren Specialgebieten, deren Verkehrsbedingungen sie jedenfalls am genauesten kennen werden, so nützen zu können, wie es sicherlich der redliche Wille der in dieser Verwaltung arbeitenden ausgezeichneten Beamten sich zur Aufgabe macht.

Das Eingehen der Privatbahnen, die ganz oder stückweise mit anderen Gruppen des Bahnbetriebes verschmolzen wurden und die gänzlich umgestaltete Organisation machte eine Umarbeitung der Tarife für den Local- und durchgehenden Verkehr nöthig, und es ist nicht zu verkennen, dass, wenn die Einheitlichkeit im Eisenbahnverkehr ein Vortheil ist, dieselbe hier nach Kräften durchgeführt ist. Die Uebersichtlichkeit in der Tarifbildung, welche dem Handelsstande Behufs Erleichterung seiner Calculationen erwünscht sein wird, ist durch Herstellung eines in seiner Anordnung und seinen Grundlagen einheitlichen Tarifs für das gesammte Staatsbahngebiet zu hoher Vollendung gebracht worden. Indess ist hier der Punkt, wo die Meinung der Verkehrsinteressenten noch nicht zu einem bestimmten Abschluss hat kommen können. Von letzteren wird vielmehr geltend gemacht, dass der formale Standpunkt der Uebersichtlichkeit der Tarifbildung nicht zu weit in den Vordergrund gerückt werden oder gar Ausschlag gebende Bedeutung beanspruchen dürfe. Die bisherigen Tarife der einzelnen Eisenbahnen seien nicht Producte der Laune gewesen, sie hätten sich vielmehr historisch nach den Bedürfnissen der einzelnen Landestheile unter billiger Berücksichtigung der Rentabilität der Eisenbahnen entwickelt. Die absolute Gleichheit des Normaltarifs für alle Provinzen des Deutschen Verkehrsgebiets werde zur Ungerechtigkeit gegenüber einzelnen Provinzen, wenn, wie dies beispielsweise bei der Ostbahn und Niederschlesisch-Märkischen Bahn der Fall ist, die absolute Gleichartigkeit zur Erhöhung der bisher bestandenen, mit der Rentabilität wohl vereinbaren Gütertarife führe. Es sei daher zu erwarten, dass die Staatsbahnverwaltung durch die Gerechtigkeit selbst veranlasst sein werde, den Gedanken eines durch die Monarchie überall gleichartigen Normaltarifs für Güterbeförderung dahin zu restringiren, dass sie regional verschiedene Normaltarife einführe. Die Arbeit, welche mit der Aufstellung einheitlicher Normaltarife geleistet worden, verliere damit keineswegs an Werth, denn sie gewähre die Möglichkeit, deutlicher als bisher zu erkennen, bis zu welchem Punkte die Ansprüche auf regional verschiedene Bildung der Tarife berechtigt sind.

Von den Regierungsdenkschriften wie auch in den Aeusserungen der Regierung bei den Landtags-Verhandlungen ist anerkannt, dass neben der gleichmässigen Bildung der normalen Tarife, Ausnahmetarife aus wichtigen wirthschaftlichen Gründen nach wie vor erforderlich sein werden. So sehr wir die Beachtung wirthschaftlicher Gründe für nothwendig erachten, so würden wir es doch für bedenklich halten, wenn man mittelst der Eisenbahn-Tarifpolitik Tendenzen einer Handelspolitik, die noch keineswegs als erprobt anzusehen ist, zu Hilfe kommen und sie verstärken wollte. Nicht minder finden wir aber eine Schädigung des Binnenlandes darin, dass man durch billigere Transittarife von Oesterreich und Rumänien nach den Deutschen Seehafenplätzen die Leistungen der Deutschen Eisenbahnen den Ausländern, für welche die betreffenden Sendungen schliesslich bestimmt sein sollen, zu einem geringeren Satz zur Verfügung stellt, als den Inländern. Man lässt diesen billigeren Transit zu, um der Concurrenz der Schifffahrt entgegen zu treten und den Deutschen Bahnen den Durchgangsverkehr zu erhalten. Aber wenn die billigen Transittarife vortheilhaft genug sind für die Einnahmen der Eisenbahn-Verwaltung und um auf die Erhaltung dieses Verkehrs Gewicht zu legen, warum lässt man Ausnahmetarife nicht auch dem Inlandsverkehr zu Gute kommen, da billigere Frachten jedenfalls den Handel und ganz besonders die Landwirthschaft beleben würden?

In dieser Hinsicht möchten wir der Staatsbahn-Verwaltung die Erwägung nahe legen, ob es nicht in ihrem eigenen Interesse, besonders aber in demjenigen der ländlichen Production der östlichen Provinzen sich empfehle, für Getreide und ähnliche Producte auf der Ostbahn einen Tarif mit fallender Scala pro Kilometer bei zunehmender Fahrtlänge einzuführen. Man würde es auf diese Weise den Producenten wesentlich erleichtern, ihr Getreide den in der Regel für den Absatz günstigeren Märkten Berlins und des mittleren und westlichen Deutschlands zuzuführen, und wenn wir die Staatsbahn-Verwaltung bestrebt sehen, der Oberschlesischen und Westfälischen Kohle durch Tarife mit fallender Scala nach den Entfernungen die Consumtion des Ostens zuzuführen, so dürften die östlichen Landwirthe kein minderes Anrecht haben, sich die mittleren und westlichen Märkte näher gerückt zu sehen. Die Eisenbahn-Verwaltung würde sich mit Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes um die Landwirthe wie um die Consumenten verdient machen.

Noch sind die Veränderungen, die mit der fortschreitenden Verwirklichung des Staatsbahngedankens in Preussen eingetreten sind, zu neu, die Erfahrungen, die man mit der Ueberleitung in die gegenwärtigen Zustände gemacht hat, noch zu jungen Datums, als dass es möglich wäre, ein bestimmtes Urtheil der Verkehrsinteressenten festzustellen und von klaren, erweislichen Vortheilen der neuen Zustände zu sprechen. Unsere Verkehrsinteressenten bemessen den Werth derselben an billigeren Frachten, an reichlicherem Betriebsmaterial, an bequemer und zweckmässiger gelegten Personenfahrplänen, an billiger Behandlung der Entschädigungsansprüche und dergl. und es wäre zu früh, eine auch nur durchschnittlich übereinstimmende Ansicht über Vorzüge des neuen gegenüber dem früheren System constatiren zu wollen.

Was die Verwendung der Jahresüberschüsse der Eisenbahn-Verwaltung betrifft, so steht ein Gesetz in Aussicht, das in der zweiten Berathung im Abgeordnetenhause dahin gefasst worden: sie sollen verwendet werden 1. zur Verzinsung der Staatseisenbahn-Capitalschuld; 2. zur Ausgleichung eines Deficits im Staatshaushalt bis zur Höhe von 2 200 000 ℳ; 3. zur Tilgung der Eisenbahnschuld, und zwar soll diese Tilgung — wenn die Ueberschüsse so weit reichen — bis zur Höhe von ¾ pCt. der Schuldsumme erfolgen 1. durch planmässige Amortisation der für Eisenbahnzwecke vor 1879 aufgenommenen Anleihen, 2. zur Deckung von solchen Staatsausgaben, für welche sonst Anleihen aufgenommen werden müssten, 3. durch Ankauf von Schuldverschreibungen.

Welche Gestalt das Gesetz, betreffend die sogen. „wirthschaftlichen Garantien", annehmen wird, lässt sich zur Zeit noch nicht übersehen. Der Handelstand vertritt die Ansicht, dass die seitherigen regelmässigen Conferenzen der Bahnverwaltungen mit Delegirten der landwirthschaftlichen und kaufmännischen Corporationen ihres Bezirkes eine zweckmässigere Einrichtung seien, als die projectirten Bezirks-Eisenbahnräthe, weil diese Delegirten direct aus den Handelsvorständen, landwirthschaftlichen und gewerblichen Körperschaften hervorgehen und jedesmal für die einzelne Sitzung bestellt werden. Von den Mitgliedern des Preussischen Abgeordnetenhauses ist besonders lebhaft die Frage venti-

lirt worden, wie man der Landesvertretung das Recht sichere, bei der Feststellung der Tarife mitzuwirken. Der Minister für öffentliche Arbeiten hat sich in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. März dahin ausgesprochen, die Tendenz des Gedankens, dass durchgreifende Tariferhöhungen, welche das wirthschaftliche Leben bedrücken, nicht ohne Zustimmung der Vertretung eingeführt werden dürfen, billige er, und hoffentlich liesse sich eine Form finden, der die Regierung zustimmen könne.

Die ersten Monate des laufenden Jahres haben uns die Vollendung zweier der grossartigsten Bauwerke von zukunftsreicher Bedeutung gebracht, den Beginn des Betriebes des Gotthardtunnels zwischen Göschenen und Airolo am 1. Januar (die Zufahrtslinien auf beiden Seiten des Tunnels sind inzwischen bekanntlich auch dem Verkehr übergeben worden) und die Eröffnung der Stadtbahn (vorläufig nur für den localen Verkehr) am 6. Februar. Der Gotthardtunnel durchbricht die Gebirgsbarrière, welche von jeher einem lebhaften Handelsverkehr zwischen Deutschland und Italien entgegenstand und ersteres an einer näheren Verbindung mit dem Orient hinderte. Die Berliner Stadtbahn, das mit einem Aufwand von 66 000 000 ℳ hergestellte Werk zähester, durch ein ganzes Jahrzehnt fortgesetzter Beharrlichkeit und ein Triumph der Ingenieurwissenschaft, wird ihre wichtigste Bedeutung erst als verbindendes Gelenk der von Nordost und Südost auf die Hauptstadt und von dieser nach Norden, Süden und Westen laufenden Eisenbahnen erhalten.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 17. Juli. (Politische Wochenschau. Bericht des Berliner Polizeipräsidiums von 1871 bis 1880. Ernteaussichten. Die Personentarif-Frage. Dementirung von Gerüchten betr. Erhöhung des Personengeld-Tarifes, Verstaatlichung der Mecklenburg. Eisenb. u. Convertirung. Projecte: Parchim-Neubrandenburg, Güstrow-Plaue, Neustadt a. D.-Kyritz, Treptow-Köpenick, Warnemünde-Gjedser. Abänderung des Betriebsreglements. Reservirung von Coupées auf der Stadtbahn. Aus dem Bericht der Görlitzer Handelskammer. Mai-Verkehr. Die Entwickelung des Transportwesens.)

Während sich die Verhältnisse im Orient und besonders in Egypten immer bedrohlicher gestalten, ist das **politische Leben** in unserer Heimath in vollkommener Ruhe. Allgemein aber wird anerkannt, dass wenn es möglich war, die Orientalischen Wirren zu localisiren und ihre verderblichen Wirkungen verhältnissmässig spurlos an unserem Vaterlande vorübergehen zu lassen, dies nur der eminenten Staatskunst des Mannes zu verdanken ist, der als Reichskanzler an der Spitze der Deutschen Geschäfte steht.

Während die gedeihliche Entwickelung unserer Verhältnisse auf jedem Gebiet stetig und ruhig fortschreitet, hat die **Publicirung des vom Königlichen Polizeipräsidium von Berlin erstatteten Verwaltungsberichts für die Jahre 1871 bis 1880** die hervorragendste Aufmerksamkeit der Woche in Anspruch genommen. Von unserer stetigen und ruhigen Fortentwickelung giebt derselbe das anschaulichste Bild, indem er nachweist, dass die Stadt Berlin sich in den letzten vier Jahrzehnten in einer Weise entwickelt hat, wie man dies nur noch in überseeischen Städten findet. Im Jahre 1830 zählte Berlin 242 000 Einwohner, im Jahre 1880 hatte es bereits die Zahl von 1 150 000 Einwohnern überschritten. Der erwähnte Bericht des Königlichen Polizeipräsidiums widmet zwar den hiesigen Eisenbahnen keinen besonderen Abschnitt, er führt jedoch aus, dass der Aufschwung Berlins zu seiner jetzigen Bedeutung, seine Entfaltung zur Weltstadt aus der Zeit der vierziger Jahre rechnet, wo Berlin durch den zu derselben Zeit sich entwickelnden Eisenbahnverkehr aus sich heraus und mit der grossen Welt in lebhaftere Verbindung trat. Im Jahre 1838 war mit dem Bau der Berlin-Potsdamer Eisenbahn ein erster schüchterner Versuch gemacht worden, die Eisenbahnen in Preussen einzuführen, ein Unternehmen, dem man so wenig Zukunft zutraute, dass man es vielfach als ein todtgeborenes Kind betrachtete, und dass viele Leute sich von der Benutzung derselben fernhielten und lieber den 4 Meilen langen Weg nach Potsdam auf der heissen, staubigen Chaussee im Wagen zurücklegten, als sich der neuen Eisenbahn anzuvertrauen. Diesem ersten Versuche folgten jedoch sehr bald und schnell aufeinander der Bau der anderen Bahnen, 1841 die Eröffnung der Berlin-Anhaltischen, 1842 der Berlin-Stettiner und der Niederschlesisch-Märkischen, 1846 der Berlin-Hamburger und später, 1867, die der Berlin-Görlitzer und der Ostbahn, 1871 der Berlin-Lehrter, 1875 der Berlin-Dresdener, 1877 der Nordbahn und 1880 der Wetzlarer Bahn, denen sich im Jahre 1882 noch die Berliner Stadtbahn anschloss, so dass jetzt 11 grosse Eisenbahnen in Berlin münden. Der neue grossartige Verkehr dieser Eisenbahnen, das Zusammenströmen von jährlich vielen Hunderttausenden von Fremden aus den Provinzen wie aus dem Weltverkehr, das Erwachen und Aufleuchten des politischen Lebens zeitigte natürlich die Entwickelung Berlins in ganz ungeahnter Weise und machte es zum Mittelpunkt des Verkehrs, in dem die tausendfachen Interessen des Staates und seiner ganzen Bevölkerung, wie des ganzen Deutschen Vaterlandes zusammenlaufen. Auf Eisenbahnwesen Bezügliches sagt der Bericht sonst noch: „Die neue Verbindungsbahn, welche gegen die früher vorhandene Anlage dieser Art die Stadt in einem grösseren Kreise umgeht und bereits im Jahre 1866 begonnen wurde, ist fertig gestellt und gegen den ursprünglichen Plan in einzelnen Theilen nicht unwesentlich erweitert worden. Die Bahnhöfe der meisten einmündenden Eisenbahnen sind umgebaut und vergrössert worden, wie die der Niederschlesisch-Märkischen, der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Berlin-Stettiner, der Berlin-Hamburger und der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Andere Eisenbahnen, wie die Berlin-Dresdener und die Nordbahn, sind neu gebaut oder, wie die Berlin-Lehrter Bahn, vollendet und in Betrieb gesetzt worden. Die Stadtbahn, durch welche sowohl eine Verbindung der östlichen mit den westlichen Bahnhöfen der Stadt und hiermit ein durchgehender Eisenbahnverkehr herbeigeführt, sowie vermöge der in kurzen Entfernungen aufeinander folgenden Haltestellen eine Anzahl Empfangs- und Abgangspunkte innerhalb der Städte Berlin und Charlottenburg und somit eine wesentliche Verkehrserleichterung für das reisende Publikum hergestellt, wie endlich durch diese Haltestellen auch die Grundlage zur Entwickelung eines localen Verkehrs geboten werden wird, ist vollendet worden. Gelegentlich der „Strassen- und Verkehrspolizei“ erwähnt der Bericht, dass es nothwendig war, eine grössere Anzahl von Polizeiverordnungen für die Regelung des Fuhrverkehrs an den Ankunfts- und Abfahrtsstellen der hiesigen Eisenbahnhöfe zu erlassen; bei dem Capitel „Droschken“ heisst es im Besonderen, dass mittelst des neuen Droschkenreglements vom 20. Januar 1873 Packet- oder Gepäckdroschken, eine Art Brougham, eingeführt wurden, um dem häufig hervorgetretenen Bedürfniss abzuhelfen, grosses Reisegepäck in angemessener Weise unterbringen und mitführen zu können. Die Zahl dieser Packetdroschken hat 180 erreicht, hält sich jedoch seit 1877 auf fast gleicher Höhe, weil diese Droschken doch nicht den erwarteten Anklang gefunden haben und das hiesige Publikum auch für die Fahrten von und nach den Bahnhöfen die viersitzigen aufzuschlagenden Droschken II. Classe im Allgemeinen vorzieht. Hinsichtlich der Enteignungen für Eisenbahnzwecke erinnert der Bericht daran, dass vor Ausführung des Eisenbahnunternehmens, soweit dasselbe Berlin angeht, für dasselbe der Plan unter Umständen nach Verhandlungen mit den Interessenten festzustellen ist und zwar in erster Instanz durch den Polizeipräsidenten, in zweiter Instanz durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten. Die Verhandlungen über Ermittelung des Werthes der zu enteignenden Flächen werden von einem Seitens des Polizeipräsidenten zu ernennenden Commissar geführt, welcher mit dem Unternehmer, den Eigenthümern und den etwaigen Nebenberechtigten, sowie unter Zuziehung von einem bis drei Sachverständigen die Taxe aufzunehmen und etwaige Vereinbarungen der Betheiligten in amtlichen Verhandlungen niederzulegen hat. Die Entschädigung wird sodann von der Abtheilung 1 des Polizeipräsidiums festgesetzt. Gegen die betreffende Entscheidung steht jedem Betheiligten der Rechtsweg innerhalb einer Frist von 6 Monaten offen. Ueber die Vollziehung der Enteignung beschliesst gleichfalls die Abtheilung 1. Diese Vollziehung kann jedoch erst ausgesprochen werden, wenn der nach Vorstehendem vorbehaltene Rechtsweg erledigt und wenn nachgewiesen ist, dass die vereinbarte oder endgiltig festgesetzte Entschädigungssumme rechtsgiltig gezahlt oder hinterlegt ist. In dringenden Fällen kann indessen die Abtheilung 1 auf Antrag des Unternehmers anordnen, dass noch vor Erledigung des Rechtsweges die Enteignung erfolgen soll, wenn die durch Beschluss festgesetzte Entschädigungssumme gezahlt oder hinterlegt ist. Gegen einen solchen Dringlichkeitsbeschluss ist innerhalb drei Tagen die Berufung an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zulässig. Mit Zustellung des Beschlusses über Vollziehung der Enteignung geht das Eigenthum des enteigneten Grundstückes an den Unternehmer über, die Enteignungserklärung schliesst zugleich die Einweisung in den Besitz ein. Die Thätigkeit des Polizeipräsidiums in dieser Richtung während des verflossenen Jahrzehntes ergiebt die nachstehende Zusammenstellung der auf Grund des Gesetzes vom 3. November 1838 und des Gesetzes vom 11. Juni 1874 bewirkten Enteignungen zu Eisenbahnzwecken:

Bezeichnung der Eisenbahnen	Zahl der Expropriaten	Summa des Flächenraums qm	Summa des dafür gezahlten Preises ℳ
Hannoversche Eisenbahn . . .	9	4 576,104	76 612,35
Berlin-Dresdener Eisenbahn . .	4	18 033,75	541 307,48
Berliner Nordbahn	29	21 900,18	338 038,77
Niederschlesisch-Märkische E.. .	1	3 011	30 110
Berlin-Anhaltische Eisenbahn . .	1	16 340,3	125 338,20
Berlin-Potsdam-Magdeburger E. .	57	43 577,77	864 284,41
„ „ „ .	59	44 388	6 542 355,78
Berliner Stadtbahn	46	106 246	661 147,68
Verbindungsbahn	484	sind durch Vergleich erledigt.	

Die günstigen Ernteaussichten in Verbindung mit dem erfreulichen allgemeinen Aufschwung des Verkehrs lassen das gewöhnliche Mass weit übersteigende Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs für das letzte Drittel des Jahres erwarten. In Folge dessen werden, nach den „B. P. N.", von der Staatseisenbahnverwaltung schon jetzt die erforderlichen Vorkehrungen getroffen, um die zu gewärtigenden erheblichen Gütermassen ohne Stockung befördern zu können.

Zur Frage der Eisenbahn-Personentarifbildung tritt die „Fr. Ztg." der Behauptung der „Kreuzztg." entgegen, dass in Preussen die wohlfeilsten Eisenbahn-Personen-Fahrtarife bestünden (womit eine Preiserhöhung motivirt werden will). Die Beförderung in Preussen ist vielmehr theurer als in Süddeutschland. Man darf nur auf gut Glück im Coursbuch aufschlagen z. B. von Charlottenburg nach Frankfurt a/O. 92,5 km II. Classe 5 ℳ, III. Classe 3,30 ℳ, von Berlin nach Stettin 134,4 km II. Cl. 9 ℳ, III. Cl. 6 ℳ. Dagegen München-Ulm 147 km II. Cl. 7,80 ℳ, III. Cl. 5 ℳ; Ulm-Stuttgart 94 km II. Cl. 5 ℳ, III. Cl. 3,20 ℳ; Heidelberg-Bühl 99 km II. Cl. 5 ℳ, III. Cl. 3,20 ℳ: Heidelberg-Freiburg 190 km II. Cl. 10,10 ℳ, III. Cl. 6,50 ℳ. Richtig ist nun allerdings, was die Correspondenz der „Fr. Ztg." zu erwähnen unterlässt, dass der Passagier auf den Süddeutschen Bahnen kein Freigepäck hat, während in Norddeutschland die kostenfreie Mitführung von 25 kg Gepäck (excl. Handgepäck) allgemein, und neuerdings sogar auf Retourbillets gestattet ist. Aber trotzdem ist der finanzielle Effect in vielen Fällen auf den Norddeutschen Bahnen ein für den Fahrgast, namentlich im Localverkehr, nachtheiliger, da Jedermann, ganz gleich, ob er Gepäck mit sich führt oder nicht, jene 25 kg Gepäck im Personen-Fahrpreise mit zu entrichten hat. Zweifelsohne ist im Princip die Süddeutsche Einrichtung die richtigere, namentlich auch in socialpolitischer Beziehung, da die weniger bemittelten Volksclassen in der Regel wenig oder gar kein Gepäck ausser dem Handgepäck mit sich führen. Wo dieses Süddeutsche System auf den vom Preussischen Staate erworbenen oder übernommenen Eisenbahnen bestand, so z. B. auf der vormals Nassauischen Staatsbahn und der ehemaligen Taunusbahn, da ist seit Kurzem der höhere Preussische Tarif eingeführt worden. (Auf diese Weise erklärt sich offenbar auch die Preiserhöhung auf der Route Coblenz-Wiesbaden, über welche sich jüngst beschwert wurde.) Nur für die Homburger Eisenbahn, welche vorzugsweise von Vergnügungsreisenden von Frankfurt a/M. aus benutzt wird, hat man das Norddeutsche System mit dem „obligatorischen" Freigepäck noch nicht eingeführt.

Schon seit längerer Zeit war durch die Presse das Gerücht von bevorstehenden Erhöhungen der Personengeldtarife auf den Staatsbahnen verbreitet, dem entgegen ist dem „Berliner Tageblatt" folgendes Schreiben zugegangen: Berlin, den 8. Juli 1882. Das in No. 309 des „Berl. Tagebl." vom 6. Juli d. J. erwähnte Gerücht einer bevorstehenden bezw. in der Vorbereitung begriffenen Erhöhung der Personengeldtarife auf den Staatsbahnen beruht auf Erfindung. Die geehrte Redaction wird auf Grund des Pressgesetzes ergebenst ersucht, die vorstehende Berichtigung gefälligst in Ihrem Blatte demnächst zum Abdruck bringen zu wollen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Im Auftrage. Brefeld."

Auch das Gerücht über Verhandlungen, betreffend die staatliche Erwerbung der Mecklenburgischen Eisenbahnen wird als durchaus unrichtig bezeichnet.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" bringt folgendes Dementi: In Folge der Besorgniss, dass die 4½ pCt. Prioritäten der verstaatlichten Bahnen convertirt werden könnten, sind derartige Papiere in letzter Zeit vielfach zum Verkauf gelangt und dadurch im Preise gewichen. Der „B. B. C." erörtert diese Angelegenheit wie folgt: Durchschnittlich stehen die von einer event. Kündigung bedrohten 4½ pCt. Prioritäten 102½ pCt. Diese Prioritäten könnten nun allenfalls in 4 pCt. Papiere convertirt werden, aber wann wird die Convertirung erfolgen? Aller Wahrscheinlichkeit nach in besonnener, langsamer Weise, aller Voraussicht nach sogar nicht früher, als bis einmal die Bahnen in definitiven Staatsbesitz übergegangen sind, das heisst, als bis formell die jetzt bestehenden Gesellschaften aufgelöst und die Bahnen im vollsten Sinne des Wortes „verstaatlicht" sind. Alsdann würden die Papiere nichts Anderes sein, wie directe Staatspapiere, nicht mehr Prioritäten einer Eisenbahngesellschaft, sondern Preussische Consols, die noch dazu einer ganz besonderen Fundirung sich erfreuen. Preussische Consols nun stehen gegenwärtig 101,90 resp. 102; die 4½ pCt. Prioritäten stehen nur ½ pCt. höher. Wenn nun die Kündigung nur ein einziges Jahr auf sich warten lässt, so ist durch die Zinsdifferenz bereits der heutige Unterschied des Courses ausgeglichen. Es erscheint denn nun aber doch ganz denkbar, dass die Kündigung erst wesentlich später erfolgt, und darin würde beim gegenwärtigen Coursstande eher ein Vortheil in der Convertirung der 4½ pCt. Prioritäten zu finden sein.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" meldet ferner: In Parchim hat eine Raths- und Bürgerausschusssitzung stattgefunden, in welcher mitgetheilt wurde, dass ein Consortium, bestehend aus der Norddeutschen Bank zu Hamburg, dem Bankhause Erlanger zu Frankfurt, einer Belgischen Gesellschaft und dem Etatsrath Tietgen, Kopenhagen, bedingungsweise geneigt ist, auf den Bau einer **Secundärbahn Parchim - Neubrandenburg** einzugehen. Die Kosten der Bahn, welche 110 km lang werden soll, sind auf ca. 5½ Millionen veranschlagt. Das Consortium will die Hälfte dieser Kosten hergeben, wenn das Land und die näher interessirten Städte sich in angemessener Weise an dem Unternehmen betheiligen. Zunächst fordert das Consortium von den betreffenden Städten einen Beitrag zu den Kosten der Vorarbeiten. Rath und Bürgerausschuss von Parchim haben den auf Parchim entfallenden Beitrag bereits bewilligt.

Die Güstrow-Plauer Eisenbahn-Gesellschaft ist unter dem 3. Juli cr. in das Güstrower Handelsregister eingetragen worden. Die Gesellschaft ist gegründet durch Vertrag vom 30. März 1882, landesherrlich bestätigt am 12. Juni 1882. Das Grundcapital beträgt 1 450 000 ℳ.

Einem Comité zu Händen des Landraths v. Quast zu Neu-Ruppin ist die Erlaubniss zur Anfertigung von **Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Neustadt a/D. über Wusterhausen nach Kyritz** ertheilt worden.

Eine industrielle Secundärbahn auf der linken Spreeseite zwischen Treptow und Köpenick wird gegenwärtig zunächst von den grossen Industriellen, welche sich mit bedeutenden Etablissements dort angesiedelt haben, angestrebt. Eine Petition um Concessionirung derselben ist, wie der „Berliner Actionair" hört, in den letzten Tagen bereits an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet worden. Es soll diese Bahn spreeaufwärts bis nach Grünau zum Anschluss an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn verlängert werden, indem dieselbe besonders auch den Schlesischen und Böhmisch-Sächsischen Kohlenbezug erleichtern würde; spreeabwärts soll ein mittelbarer Anschluss an die Ringbahn erzielt werden. Eine Bahnverbindung hat zwar diese Spreeseite schon, doch nur an dem einen Punkte, bei Johannisthal und Nieder-Schönweide durch die Berlin-Görlitzer Bahn, wo im regelmässigen Localverkehr besonders die vom Görlitzer Bahnhofe bis Grünau eingerichtete Dampf-Omnibuslinie gute Geschäfte macht. Die beabsichtigte Secundärbahn, für deren Anlage in erster Stelle selbstverständlich die Interessenten und Adjazenten entsprechende Leistungen werden bewilligen müssen, würde ausser dem Güterverkehr der betheiligten Fabriken zugleich dem weiteren localen Personenverkehr zu Gute kommen.

In Betreff einer kürzeren Verbindung zwischen Berlin und Kopenhagen über Warnemünde und Gjedser wird der „Rostocker Zeitung" geschrieben, dass die Société Belge des Chemins de fer in Brüssel sich unter bestimmten Voraussetzungen bereit erklärte, eine Eisenbahn von Neustrelitz (an der Berliner Nordbahn) über Waren und Lalendorf nach Rostock und Warnemünde zu bauen, an letzterem Orte die nöthigen Aenderungen der Hafeneinrichtungen und die Verlängerung der Molen auszuführen und die Post- und Frachtschiffe für die Ueberfahrt von Warnemünde nach Gjedser zu stellen. (Von Gjedser soll eine Bahn nach Nyköbing gebaut werden.) Die Postschiffe sollen die Ueberfahrt in 2 Stunden machen. Die Länge der Bahn beträgt von Warnemünde bis Neustrelitz 126,07 km, die in Betrieb befindliche Strecke von Neustrelitz bis Berlin 100,43 km, zusammen 226,5 km. Die ganze Entfernung von Berlin nach Kopenhagen wird nach Fertigstellung der jetzt bereits im Bau begriffenen Brücke von Masnedsnud nach Masnedö in 11 Stunden zurückgelegt sein. Die Verhandlungen mit den Behörden zur weiteren Förderung der Sache sind eingeleitet.

Vom Minister der öffentlichen Arbeiten ist eine **Abänderung der Bestimmungen des § 45 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands** angeregt worden. Nach dem letzteren berechnet sich die Lieferungszeit für Viehtransporte, je nachdem die Beförderung mit Personen- oder mit Güterzügen geschieht, nach den für Eilgut oder für gewöhnliches Gut im § 57 des Reglements enthaltenen Bestimmungen. Es fehlt hiernach an einer genaueren Festsetzung darüber, wie die Lieferungszeit zu berechnen ist bei Beförderung zu erhöhten Preisen mit sonst von der Viehbeförderung ausgeschlossenen Zügen und bei Beförderung mit gemischten Zügen. Ausserdem wird im Betriebsreglement keine Rücksicht auf die gesetzlichen Bestimmungen genommen, nach welchen die durchschnittliche Geschwindigkeit der Viehzüge der Regel nach nicht weniger als 25 km in der Stunde betragen darf. Da mit Rücksicht auf die verhältnissmässig niedrigeren Tarife für Viehtransporte, welche nicht entfernt an die Tarife für Eilgut heranreichen, nicht angängig erscheint, für diese Transporte ganz allgemein die Lieferungszeit für Eilgut anzunehmen, so schlägt der Minister vor, für gewöhnliche Viehsendungen die Lieferungszeit für Frachtgut und für solche Viehsendungen, welche in besonderen Zügen mit einem Frachtzuschlag von 50 pCt. bewirkt werden, die Lieferungszeit für Eilgut, beides unter angemessener Beschränkung der im § 57 des Betriebsreglements vorgesehenen Fristen festzusetzen.

Die Reservirung von Eisenbahncoupées hat das Königliche Betriebsamt der Stadt- und Ringbahn, um den Unzuträglichkeiten abzuhelfen, welche aus dem kurzen Aufenthalt der Berlin verlassenden Courierzüge auf den verschiedenen Stadtbahnstationen

bez. einer gemeinsamen und bequemen Placirung grösserer Familien hervorgehen, angeordnet und die internationalen Reisebureaus der Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft mit der vorherigen Reservirung gewöhnlicher Eisenbahncoupées I. und II. Classe betraut. Die Reisebureaus sind ermächtigt, auf Grund von vier und mehr Eisenbahnbillets I. oder fünf und mehr Eisenbahnbillets II. Classe, welche gleichzeitig zu entnehmen sind, Zusagescheine auf separate Coupées auszustellen, welche bis zum Abfahrtsbahnhofe verschlossen bleiben und erst gegen Vorweisung der auf den Namen lautenden Legitimation geöffnet werden. Die Anmeldung in den internationalen Reisebureaus Unter den Linden 67 und im Centralhotal (Georgenstrasse) muss spätestens 5 Stunden vor der Abfahrtszeit und für die Morgen-Courierzüge Tags zuvor erfolgen. Gewünschten Falles übernimmt die Schlafwagengesellschaft dann auch die Abholung des Reisegepäcks aus der Wohnung und dessen Einschreibung nach dem Reiseziel.

Aus dem Berichte der Görlitzer Handelskammer (welche bekanntlich wegen des von ihr erstatteten Berichts ihrer staatlichen Function enthoben worden ist), entnehmen wir folgende bemerkenswerthe Notiz: Die ungünstigen Eisenbahntarife nach Sachsen und Bayern, sowie nach den Süddeutschen Stationen verhindern jetzt die Oberlausitzer Mühlen, dorthin ihre Fabrikate abzusetzen, da diese Gegenden von der Mark Brandenburg sowie der Provinz Posen in Folge vortheilhafterer Tarife billiger versorgt werden. Nur eine verhältnissmässige Gleichstellung mit den Frachtsätzen, wie sie Berlin für die Süddeutschen Stationen hat, kann nach der Ueberzeugung der Betheiligten der hiesigen Mühlenindustrie aufhelfen. Wie gross das Missverhältniss ist, ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung der Tarifsätze einzelner Stationen. Dieselben betragen pro 10 000 kg von Berlin nach Hof 175 ℳ, von Penzig nach Hof 187 ℳ, von Berlin nach Frankfurt a/M. 252 ℳ, von Penzig nach Frankfurt a/M. 297 ℳ, von Berlin nach Darmstadt 264 ℳ, von Penzig nach Darmstadt 309 ℳ. Ausser der Ermöglichung eines stärkeren Absatzes nach Süddeutschland ist für die hiesige Mühlenindustrie die Aufrechterhaltung der Brot-Zollfreiheit in Oesterreich von Bedeutung und sie wünscht deshalb lebhaft, dass es dem Auswärtigen Amte gelingen möge, Italien zum Festhalten dieser allerdings nur für Deutschland werthvollen Zollfreiheit zu bestimmen.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Mai d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 44 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 29 425,27 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 11 278 Courier- und Schnellzüge, 93 030 Personenzüge, 53 866 gemischte Züge und 80 903 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 4 332 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 31 691 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 660 514 188 Achskm bewegt, von denen 206 928 683 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 159 174 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1 954 oder 1,23 pCt. (gegen 0,48 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,71 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 899 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 055 Verspätungen (= 0,66 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,41 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 153 403 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 454 oder 0,30 pCt., mithin 0,36 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 322 Anschlüsse versäumt (gegen 87 in demselben Monat des Vorjahres und 250 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Verwaltungen nach dem Verhältniss der auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Oberhessischen Bahnen (3 Anschlussversäumnisse auf 2 Verspätungen) mit 0,67 pCt., die Eutin-Lübecker Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00 pCt., die Rechte Oder-Ufer Eisenbahn (7 Anschlussversäumnisse auf 11 Verspätungen) mit 1,57 pCt., die Berlin-Görlitzer Eisenbahn (4 Anschlussversäumnisse auf 7 Verspätungen) mit 1,75 pCt., während die Württembergischen Staatseisenbahnen (1 Anschlussversäumniss auf 91 Verspätungen) mit 91,00 pCt., die letzte Stelle einnehmen, und bei 9 Verwaltungen, welche Zugverspätungen berichtet haben, Anschlussversäumnisse nicht eingetreten sind.

Während wir im Eingang dieses Berichts auf die Entwickelung Berlins hinwiesen, wollen wir denselben nicht schliessen, ohne auf einen die **„Entwickelung des Transportwesens“** betitelten Leitartikel des „Kleinen Journals“ aufmerksam zu machen, dem wir das Folgende entnehmen: Das gesammte Eisenbahnnetz Europas hatte Ende 1880 167 477 km Eisenbahnen, deren Erbauung durchschnittlich pro Kilometer 308 700 ℳ, zusammen die colossale Summe von 51 700 150 000 ℳ gekostet haben, wovon allein auf Deutschland 10 Milliarden Mark, also $\frac{1}{5}$ kommen. Bedenkt man nun, dass diese colossale Summe in Deutschland geblieben, da sämmtliche Deutsche Bahnen auch mit Deutschem Gelde gebaut sind, und durchschnittlich 5 pCt. Zinsen tragen, also pro Jahr 500 000 000 ℳ Zinsen abwerfen, so geht daraus hervor, welch ungemein wirthschaftlichen Aufschwung Deutschland in 50 Jahren seit 1830, wo es noch keine einzige Bahn hatte, genommen hat. Dieser Aufschwung hängt genau genommen mit der politischen Entwickelung zusammen; denn 1865 hatte Deutschland erst 13 900 km Eisenbahnen, während England damals schon 21 386 km hatte. Seitdem hat sich die Zahl der Eisenbahnkilometer in 15 Jahren beinahe verdreifacht. Sie hat allein von 1865 bis 1875 sich auf 27 474 km vermehrt, also in 10 Jahren um beinahe 14 000 km, das macht durchschnittlich jährlich rund 1 400 Kilometer oder ca. 200 Meilen. Es sind also jährlich für die Entwickelung des Eisenbahnnetzes 420 000 000 ℳ angelegt worden. Es ist dies ein glänzendes Zeugniss für die Entwickelung des Deutschen Nationalvermögens.

Telephon und Telegraph.

Die „Eisenbahn“ berichtet nach „La lumière électrique“ über neue Erfolge, welche van Rysselberghe mit einem Telephon von wesentlich neuer Einrichtung erzielt hat. Nachdem bereits früher zwischen Brüssel und Ostende gelungene Versuche angestellt worden waren, ist dieser Fernsprecher im Mai d. J. zum Sprechen zwischen Paris und Brüssel verwendet worden; die Verständigung ging leicht von Statten, ohne dass man sehr laut zu sprechen nöthig hatte, nur mit klarer Stimme und deutlich musste gesprochen werden, wie es immer beim Fernsprechen erforderlich ist. Zugleich hat sich van Rysselberghe bemüht, die Induction auf einem neuen Wege zu bekämpfen, anscheinend nicht in dem Drahte, worin sie sich störend geltend macht, sondern in jenen Drähten, von denen sie ausgeht; auch diese Bemühungen haben die Versuche bereits als erfolgreich erkennen lassen. Endlich hat van Rysselberghe mit dem verbesserten Telephon bei beseitigter Induction einen „unerwarteten und überraschenden Erfolg“ erzielt: die Ermöglichung der Doppeltelegraphie mit Telephon und Morse. Am 16. Mai wurden zu gleicher Zeit zwei Telegramme von Brüssel nach Paris abgesendet, das eine mittelst des Telephons, das andere auf dem Morse. Die Beförderung beider fand früh 10 Minuten nach 8 Uhr statt, als das Arbeiten schon begonnen hatte und die Induction bereits sehr kräftig war.

In Bezug auf den letzten Punkt weist nun Dr. E. Zetsche in der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ nach, dass Versuche zur gleichzeitigen Benutzung des Morse und des Telephons in derselben Leitung schon vor langer Zeit angestellt worden sind. Mit der Doppeltelegraphie mit dem Bell'schen Telephon und Morse ist bereits am 17. December 1877 in Dresden ein Versuch auf einer Telegraphenleitung gemacht worden, und wenn dieser Versuch aus äusseren Gründen nicht zur vollen Durchführung kam, so haben doch kurze Zeit später im Versuchszimmer angestellte weitere Versuche die Durchführbarkeit dieser Art der Doppeltelegraphie ausser allen Zweifel gesetzt.

Ferner berichtete E. Gray 1877 über Versuche, welche er mit seinem ursprünglich zur telegraphischen Beförderung musikalischer Töne bestimmten Telephon oder elektroharmonischen Telegraph in seiner Einrichtung zur Wiedergabe von Morseschrift in einer gleichzeitig mit einem gewöhnlichen Morsetelegraphen besetzten Leitung gemacht habe. Der erste, aber erfolglose Versuch damit fällt schon in das Jahr 1875; weitere Versuche folgten gegen Ende 1876, und im Mai 1877 angestellte Versuche auf der 140 km langen Leitung zwischen Chicago und Milwaukee stellten das Gelingen einer solchen Doppeltelegraphie auf einer längeren Linie in Aussicht. Es wurde dann auch mit beiden Telegraphen gleichzeitig auf der über 300 km langen Linie Chicago-Dubuque gearbeitet.

Der Gedanke, Ströme verschiedener Art oder verschiedenen Urprungs für die Zwecke der gleichzeitigen Doppeltelegraphie zu verwerthen, reicht in noch frühere Zeit zurück. So wollte E. Highton (Patent von 1850) ein Galvanoskop und einen elektromagnetischen Wecker in dieselbe Leitung einschalten und das erstere mit galvanischen, den letzteren mit Inductionsströmen arbeiten lassen. Siemens dachte 1856 an die Verwendung von „constanten“ und „oscillirenden“ (Inductions-) Strömen neben einander. Auf die Ausnutzung undulatorischer Ströme neben dem Morse soll Varley um 1870 ein Patent genommen haben. In den „Annal. télégr.“ 1861 wird ferner die Verwendung von hochgespannter Elektricität neben galvanischer in Vorschlag gebracht, und in gleichem Sinne bemühte sich E. Wenckebach 1873. Schefcik hoffte nach der „Zeitschr. d. Oesterr. Ing.-Ver.“, 8. Jahrg., mit einer Batterie aus wenig grossen und einer aus vielen kleinen Elementen auf zwei verschiedenen Empfängern in derselben Leitung gleichzeitig Zeichen hervorbringen zu können.

Die Generalversammlung der Körösthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft

fand in Arad am 30. Juni d. J. unter dem Vorsitz des Gesellschaftspräses Herrn Peter v. Atzél statt.

Aus dem vom leitenden Director des Unternehmens, Herrn Oberingenieur Benjamin Boros, erstatteten Jahresbericht der

Direction über die Resultate des abgelaufenen Geschäftsjahres ist zu entnehmen, dass die Verlängerung der Bahnlinie bis Borossebes-Buttyin im September 1881 vollendet dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde. Vor Eröffnung der neuen Linie waren die Einnahmen um 19 000 fl. geringer als die Einnahmen des Jahres 1880 um die gleiche Zeit, dieses geringere Erträgniss ist Ende 1881 bis auf 4 000 fl. gesunken. Dieses geringere Erträgniss ist durch die misslichen landwirthschaftlichen Verhältnisse begründet, worüber der Geschäftsausweis ein getreues Bild liefert.

So wurden im Jahre 1880 zusammen 4 400 t Wein verfrachtet, 1881 nur 2 600 t. Ein gleicher Ausfall zeigte sich auch bei den übrigen landwirthschaftlichen Productionsartikeln, während sich bei allen übrigen Artikeln, die mit der Landwirthschaft nicht in Connex stehen, die Einnahmen progressiv steigerten (Erze und Eisen, Mineralien, Fabrik- und Industrieartikel). Besonders zeigt die Personenfrequenz erfreuliche Resultate, während im Jahre 1880 zusammen 84 400 Reisende 51 800 fl. zahlten, hob sich die Personenfrequenz im Jahre 1881 auf 96 000, die einen Ertrag von 62 800 fl. gaben, es ist demnach der geringere Ertrag nur in den ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnissen der von der Eisenbahn durchzogenen Gegend begründet.

Zur Schuldentilgung werden jährlich 40 000 fl. verwendet und ausserdem unter allen Umständen eine Dividende von 5 fl. pro Actie gewährt.

Ueber die finanzielle Lage des Unternehmens wurde berichtet: In das Eisenbahnunternehmen wurden verbaut 1 232 726 fl., eingezahltes Actiencapital 732 746 fl., Vermögensvermehrung 499 980 fl., dem gegenüber schuldet die Gesellschaft 219 455 fl., thatsächliche Investitionen als Vermögensvermehrung 280 524 fl., hierzu das Material und Inventar 35 332 fl., Cassastand Ende 1881 21 670 fl., Schulden diverser Debitoren Ende 1881 67 541 fl., zusammen 405 068 fl.

Dieser Betrag entspricht den Geschäftsüberschüssen vom Jahre 1877 bis Ende 1881.

Es steht demnach der Gesellschaft Ende 1881, nach Abzug des Material- und Inventarwerthes noch ein Betrag von 89 211 fl. zur Verfügung, welcher ermöglicht, dass ohne alle Schwierigkeit eine Dividende von 5 fl. pro Actie d. i. nach 7 400 Stück Stammactien 37 000 fl. zur Vertheilung kommen können und verbleibt Ende 1881 der Gesellschaft noch ein Betriebscapital von 52 211 fl. zur Disposition.

Die vom Oberingenieur Herrn Ladislaus Hegedüs erbaute Linie Borosjenö-Borossebes-Buttyin wird derzeit noch abgesondert verwaltet und stellt sich die Schlussbilanz im Juni 1882 wie folgt dar:

Activa: Baukosten der Borossebes-Borosjenöer Linie 365 700 fl., Cassavorrath in der Hauptcassa 1 447 fl., im Borossebeser Waldgeschäft: Holzmaterial (27 899 fl.) und Vorrath an Oberbau-, Holz-, Eisenmaterial (2 788 fl.) 30 687 fl., verschiedene Debitoren 379 fl., Wechsel 1 025 fl., zusammen 399 239 fl.

Passiva: Actieneinzahlungen 350 037 fl., verschiedene Creditoren 49 202 fl., zusammen 399 239 fl.

Die Baukosten der Borosjenö-Borossebeser Linie stellen sich folgendermassen: Oberaufsicht 868 fl., Bauleitung 10 546 fl., Aeusserer Dienst 9 811 fl., Eisenbahnpläne und Spurensignalisirung 1 433 fl., Expropriationen 19 090 fl., Unterbau 38 418 fl., Oberbau 220 041 fl., Hochbau 38 827 fl., Bahnabsperrung und Signalisirung 3 690 fl., Betriebsmaterialien 416 fl., Geschäftseinrichtung und Inventar 2 555 fl., Capitalbeschaffungsspesen 20 000 fl., zusammen 365 700 fl.

Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht über das am 31. März zu Ende gegangene Betriebsjahr betrugen die Einnahmen 64 710 *M.* Die eigentlichen Betriebsausgaben bezifferten sich mit 37 510 *M.*, wofür 26 935 Nutzkm gefahren wurden; demnach kostete 1 Nutzkm 1,41 *₰*. Ferner waren zu bestreiten: der Pacht an die Eisenbahngesellschaft in 1880 (Verzinsung des Anlagecapitals) 9 100 *M.*, der Pacht an die Thüringer Eisenbahn 3 000 *M.*, Dotation des Erneuerungsfonds 3 300 *M.* und Zuwendung an den Amortisationsfonds aller beschafften Betriebsmittel 4 800 *M.*, so dass ein Nettoertrag von 7 000 *M.* für das Risico und die Bemühungen des Betriebspächters und zur Verzinsung der von ihm im Werthe von 84 000 *M.* beschafften Betriebsmittel erübrigt ist. Das Ergebniss des zweiten Betriebsjahres ist sonach als ein zufriedenstellendes zu bezeichnen.

Haftpflicht.

v. O. **Nur später eingetretene Veränderungen begründen einen Anspruch auf Minderung der zuerkannten Rente.** — Die Klägerin ist durch Erkenntniss vom 27. September 1876 auf Grund des § 1 des R.-Haftpflichtges. v. 7. Juni 1871 rechtskräftig verurtheilt worden, dem Beklagten eine monatliche Rente von 75 *M.* zu zahlen. Bei Festsetzung dieser Rente ist von der Annahme ausgegangen, dass der Beklagte, welchem in Folge des Unfalls ein Fuss amputirt war, dauernd arbeitsunfähig geworden sei. Der Beklagte war in dem damaligen Process als Kanzleigehülfe bezeichnet, bei Bemessung der Rente ist aber seine Beschäftigung als Lohnschreiber ausser Betracht gelassen. In dieser Hinsicht heisst es in den Entscheidungsgründen: „Der Umstand, dass Kläger (gegenwärtig Beklagter) im Klagerubrum als Kanzleigehülfe aufgeführt ist, konnte auf die Festsetzung der Höhe der Rente nicht von Einfluss sein, da nicht ersichtlich ist, ob Kläger als Kanzleigehülfe angestellt oder nur als solcher beschäftigt ist und Verklagter hieraus keine Einwendungen hergeleitet hat. Eventuell muss ihr die nachträgliche Stellung von Anträgen auf Minderung der Rente in Gemässheit des § 7 No. 2 anheimgestellt werden". — Die Klägerin hat nun in dem gegenwärtigen Rechtsstreite eine Verminderung der dem Beklagten zugesprochenen Rente auf den Betrag von 37 *M.* monatlich beantragt, indem sie behauptet, dass der amputirte Fuss so günstig vernarbt sei, dass der Beklagte mindestens 38 *M.* monatlich durch Lohnschreiberei verdienen könne, in der letzten Zeit auch thatsächlich solchen Verdienst gehabt habe. — Beklagter hat insbesondere den Einwand erhoben: „Er habe bereits vor Anstellung seines Entschädigungsprocesses gegen die Klägerin bei dem Kreisgericht in C. als Lohnschreiber gearbeitet und dort schon während des Vorprocesses und seitdem bis jetzt den von der seitherigen Rente in Abzug gebrachten Lohnschreiberverdienst gehabt. § 7 Abs. 2 des R.-Ges. vom 7. Juni 1871 und §§ 382, 383 I. 16 Preuss. A. L.R.'s gestatten nicht, auf die bereits in dem Entschädigungsprocess als Einwendungen angeführten Thatsachen eine Klage auf Minderung der zugesprochenen Rente zu stützen". — Der Berufungsrichter hat diesen Einwand verworfen und die zugesprochene Rente herabgesetzt, indem er es allgemein für zulässig hält, dass auf solche Thatsachen eine neue Klage auf Herabsetzung der Rente für die Zukunft basirt werde, welche, wenn sie im ersten Process geltend gemacht wären, von Anfang an die Rentenbemessung auf einen Mindersatz würden bewirkt haben können. Die hiergegen eingelegte Revision erscheint begründet. — Nach § 7 Abs. 2 a. a. O. kann der Verpflichtete eine Minderung der durch Erkenntniss rechtskräftig festgesetzten Rente nur verlangen, wenn eine wesentliche Veränderung der Verhältnisse „inzwischen", d. h. seit der Zuerkennung der Rente stattgefunden hat. Derjenige, welcher auf Entschädigung in Anspruch genommen wird, muss die Einwendungen, welche er gegen den Anspruch überhaupt und gegen den Betrag der verlangten Entschädigung zu machen hat, nach allgemeinen Regeln in dem Entschädigungsprocess selbst geltend machen, widrigenfalls er mit denselben ausgeschlossen wird. Von dieser Regel macht § 7 Abs. 2 keine Ausnahme, wenn die bezüglichen Verhältnisse zur Zeit des Entschädigungsprocesses bereits vorhanden gewesen sind; er bezieht sich nur auf den Fall, wenn später eine wesentliche Veränderung eingetreten ist. Das angefochtene Erkenntniss beruht demnach auf einer unrichtigen Auslegung des § 7 Abs. 2 a. a. O. und muss daher wieder aufgehoben werden". (Erk. d. V. Sen. d. Reichsger. v. 1/10. 81 in S. Halle-Sorau-Gubener E.-G. w. Dittmann; Seuffert, Archiv N. F. Bd. VII S. 172 flg.)

Literatur.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil. Stationsverzeichniss. 13. Auflage. Verlag von Barthol & Co (W. Lobeck). Berlin 1882. Preis 5 *M.* 50 *₰*.

Die Herstellung des abermals vollständig umgearbeiteten und im Umfang vergrösserten Stationsverzeichnisses pro 1882 ist durch die späte Zustellung der nöthigen Unterlagen betreff. mehrere grosse Staatsbahngebiete sehr verzögert worden, so dass erst jetzt (1½ Monate später als beabsichtigt) die Herausgabe des mühsamen Werkes erfolgen kann. Als Ersatz für das späte Erscheinen bringt das Werk den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes mit seinen Stationen am 1. Juli 1882 zur Anschauung und berücksichtigt bereits vollständig die Neuorganisation der Preussischen und Oesterreichischen Staatsbahnen, wie solche mit dem angegebenen Tage pro 1882 ihren Abschluss gefunden hat.

Der II. Theil des Werks, die Orte betreffend, welche mit den Stationen in Betreff der Güter-An- und Abfuhr in Beziehung stehen, wird erst gegen Ende des Jahres in neuer Auflage erscheinen.

Als selbstständig verkäuflich sind zu beiden Abtheilungen des Werks folgende Karten ausgegeben:

1. Dr. Koch's Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Abstossstationen von Mittel-Europa mit farbiger Abgrenzung der Bahngebiete in Farbendruck. (Juli 1882.) Preis 1½ *M.*

   Diese Karte ist nach Bahn-Verwaltungsgebieten colorirt und finden sich auf derselben auch die Betriebsdistricte des Oesterreichischen Staatsbahnbetriebs und der Ungarischen Staatsbahnen dargestellt.

2. Dr. Koch's Uebersichtskarte der Eisenbahn-Directions- und Betriebsamts-Bezirke der Preussischen Staatsbahnen (in Farbendruck). Preis 1½ *M.*

   Dieselbe stellt die unter Preussischer Staatsbahn-Verwaltung befindlichen Eisenbahnen nach Directionsbezirken getrennt mit Colorirung der Betriebsamts-Bezirke dar nach dem Stande vom Juli 1882.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. Juli d. Js. sind an Stelle der in dem Ausnahmetarife vom 1. October 1881 für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Hannover nebst zugehörigen Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze für Kohlen- etc. Sendungen von verschiedenen Stationen bezw. Zechen des Ruhrgebietes nach den Stationen Linden (Fischerhof und Küchengarten) des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover ermässigte Frachtsätze zur Einführung gelangt. Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen der Kohlenstationen, sowie in den Geschäftslocalen der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Elberfeld, Hannover und Köln (rechtsrheinisch) zu erfahren. Köln, den 12. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrhein.). (1372)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Zum Vieh- etc. Tarif vom 1. Mai 1880 tritt mit dem 15. huj. der Nachtrag 4 in Kraft, durch welchen mehrere Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg mit den Stationen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn in directen Verkehr gesetzt werden. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,05 *M.* pro Exemplar bei den betheiligten Stationen zu haben. Berlin und Hamburg, den 12. Juli 1882. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen. (1373)

Oberschlesische Eisenbahn. Die durch unsere Bekanntmachung vom 10. October 1879 III A. 20993 eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen- und Roheisensendungen zwischen Heinitzgrube und Moritzhütte bezw. Beuthen (O. S. E.) bleiben unter den bisherigen Bedingungen noch bis Ende Juni 1883 in Kraft. Breslau, den 14. Juli 1882. Königliche Direction. (1374)

Am 15. Juli l. J. gelangt im **Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehre** via Reitzenhain für den Transport von mineralischen Kohlen in Wagenladungen von 10 000 kg ab Komotau nach Borsdorf ein directer Frachtsatz von 72,5 *M.* zur Einführung. Dresden, am 12. Juli 1882. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1375)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. kommt zu unserm Local-Gütertarif vom 1. Januar 1881 der Nachtrag 12 zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen resp. Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, des Nebengebührentarifs und des Tarifs der Ueberfuhrgebühren.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 11. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1376)

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.) Am 20. d. Mts. tritt zum Ausnahmetarif für den Transport von Holz etc. der 1. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Holztransporte ab Kaschau-Bingerbrück etc. sowie Sätze für Rindentransporte ab Nagy-Tapolcsány und Neutra. Köln, den 13. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrhein.). (1377)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Am 1. Juli cr. sind directe Tarifsätze für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr zwischen Tornesch einerseits und Brandenburg a/H. und Potsdam andererseits in Kraft getreten. Ueber die Höhe der bezüglichen Taxen wird seitens der vorgenannten Stationen Auskunft ertheilt. Berlin, den 12. Juli 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1378)

Am 15. d. Mts. treten im **Rheinischen Nachbarverkehre** neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs C (für Eisenerz etc.) von Station Bingerbrück K. l. nach verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) in Kraft, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind. Köln, den 13. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1379)

Vom 1. August d. J. ab werden „Eisenbahnwagen-Obergestelle, zerlegte“ sowie „eiserne Nieten, Schrauben und Muttern für Schiffs- und Brückenbau“ zu den in den Ausnahmetarifen für den Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen einerseits und den Elb-, Weser- und Emshafenstationen bezw. Lübeck, Altona, Ottensen, Kiel, Flensburg und Mecklenburgischen Stationen andererseits vom 1. März resp. 20. October 1880 sowie in dem Seetransit-Tarif für den Verkehr zwischen den Emshafenstationen und Osnabrück für Eisen des Specialtarifs II vorgesehenen Ausnahme-Frachtsätzen befördert.

Ferner treten an dem genannten Tage in Kraft: ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen etc. von den Stationen Köln, Ehrenfeld, Deutz, Deutzerfeld-Kalk, Kalk und Mülheim bezw. Mechernich und Stolberg nach Hamburg, Harburg, Altona, Ottensen, Lübeck, Kiel und Flensburg, ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Zink in Blöcken etc. von Bensberg, Bergisch-Gladbach, Dortmund, Eschweiler, Kalk, Letmathe, Oberhausen und Stolberg nach Flensburg und theilweise ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl der Specialtarife I, II und III von Kirchen, Niederschelden, Siegen, Haardt Geisweid und Creuzthal nach den Elb-, Weser- und Emshafenstationen.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, 12. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1380)

Die in den **Local-Gütertarifen** (Theil II) der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) sowie in den Heften 2, 3, 4 und 6 des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs vom 1. September 1881 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (für Basaltsteine etc.) finden vom 20. d. Mts. ab bis auf Widerruf auch auf den Artikel Quarz in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg Anwendung. Köln, den 14. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1381)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. August cr. gelangen an Stelle der im diesseitigen Localgütertarif vom 1. October 1881 enthaltenen Tarifsätze zwischen Jägerndorf trans., Mittelwalde trans., Myslowitz trans., Oderberg trans., Ziegenhals trans., Oswiecim und den übrigen Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks anderweite um 0,04 *M.* für Eilgut, Stückgut und Classe A 1, sowie um 0,02 *M.* in den übrigen Tarifclassen erhöhte Sätze zur Einführung, in welchem die im Nachtrag 1 zum obengenannten Tarif unter 1 B aufgeführten Nebengebühren „Für Arbeitsleistung bei der Zollrevision“ mitenthalten sind.

Letztere kommen demnach vom gedachten Tage ab nicht mehr besonders zur Erhebung, dagegen werden die ebenfalls unter A, C, D und E bezeichneten Nebengebühren eintretenden Falls nach wie vor erhoben. Breslau, den 15. Juli 1882. Königliche Direction. (1382)

Königl. Ungarische Staatsbahnen. Am 1. Juli l. J. tritt im Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahn-Verbande ein neuer Verbands-Gütertarif (Theil II Heft I) in Kraft. Derselbe enthält Tariftabellen der regulären Classen und rücksichtlich einzelner Artikel Ausnahmetarife und wird durch denselben der Ostdeutsch-Ungarische Verbandsgütertarif Theil II A (Classentarif) vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen aufgehoben. Hierbei wird bemerkt, dass die im neuen Tarife für die Stationen Budapest U. St. B. und Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof enthaltenen Sätze auch für unsere Station Budapest-Communal-Lagerhäuser Anwendung findet.

Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbureau der Königl. Ungarischen Staatsbahn und bei den übrigen Verbandsbahnen erhältlich. Budapest, am 24. Juni 1882. Die Direction. (1383)

Am 15. Juli 1882 tritt für den Transport von **Jutegarn** zwischen Dresden-Elbkai und Zwittau bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein ermässigter Tarifsatz von 2,44 *M.* pro 100 kg, jedoch nur für die Dauer der diesjährigen Elbschifffahrtssaison, in Kraft. Dresden, den 15. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1384)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Unter gleichzeitiger Aufhebung des Tarifs vom 1. Juni 1881 für den directen Güter-Verkehr zwischen Waldshut und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, der Aargauischen Südbahn und der Vereinigten Schweizer Bahnen tritt mit dem 1. September l. J. ein neuer Tarif in Kraft, welcher theils Erhöhungen, theils Ermässigungen der bisherigen Sätze enthalten wird. Derselbe ist demnächst bei unserer Güterexpedition in Waldshut zum Preise von 1 *M.* pro Exemplar zu erhalten; bis dahin giebt unser Tarifbureau über die neuen Tarifsätze Auskunft. Karlsruhe, den 15. Juli 1882. Generaldirection. (1385)

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Die in dem vom 1. Juli cr. ab giltigen Ausnahmetarif der Oberschlesischen Eisenbahn für den Transport von Steinkohlen und Kokes auf Seite 10/11 und 20/21 enthaltenen Frachtsätze für Station Posen finden fortan bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen auch auf Sendungen nach Posen (Märkisch-Posener Bahnhof) Anwendung. Breslau, den 15. Juli 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Königliche Eisenbahndirection (Berlin). (1386)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die im Güter-Tarifheft No. 4 vom 1. Januar 1881 vorgesehenen Transit-Frachtsätze für Bretten, Jagstfeld und Pforzheim treten mit dem 1. September d. Js. ausser Kraft. Erfurt, den 13. Juli 1882. Königl. Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1387)

Die im I. Theil des **Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbands-Güter-Tarifs** vom 1. Juli 1881 für die Station Antwerpen (Entrepôt und Bassins) befindlichen Frachtsätze haben vom 15. Juli cr. ab auch für die Station Antwerpen (Sud) der Belgischen Staatsbahn via Bleyberg Gültigkeit.

Desgleichen werden die im II. Theil dieses Tarifs für Antwerpen (Entrepôt und Bassins) transit enthaltenen Frachtsätze

vom gleichen Tage ab auf Antwerpen (Sud) transit via Bleyberg übertragen. Elberfeld, den 15. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1388)

Am 1. August cr. tritt im Ostdeutsch-Niederländischen Verbande ein Ausnahmesatz für Hanfsendungen von Königsberg nach Harlingen in Wagenladungen zu 10 000 kg in Kraft. Derselbe beträgt 2,74 ℳ pro 100 kg. Hannover, den 15. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1389)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Zum directen Gütertarife für obengenannten Verband ist Nachtrag XIII mit Giltigkeit vom 15. Juli cr. (soweit nicht für einzelne Positionen ein anderer Termin vorgesehen ist) erschienen. Derselbe enthält neue resp. abgeänderte Frachtsätze für Hohenthurm, Erfurt, Gerstungen, Gera, Sömmerda, Werdau, Stettin sowie Aufhebung von Frachtsätzen für Erfurt (N. E.) und Berichtigungen. Soweit der Nachtrag Tariferhöhungen enthält, kommen dieselben erst mit 1. September cr. zur Einführung.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von à 0,05 ℳ bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben. Berlin, den 10. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1390 J)

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 25. April cr. Jo. No. II f. 2622 W. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass für den Verkehr zwischen Grätz, Station der bisherigen Märkisch-Posener Eisenbahn einerseits und sämmtlichen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn bis auf Weiteres die im Nachtrag I des Preussisch-Oberschlesischen Verbandes enthaltenen Entfernungen für Grätz, welche niedrigere Frachtsätze ergeben, ab 15. Juni der Frachtberechnung wiederum zu Grunde zu legen sind. Ferner gilt die im Nachtrag II des rubricirten Verbandes für Cüstrin K. O. -Grätz angegebene Entfernung mit 115 km bis auf Weiteres auch für Cüstrin B. F. E. Bromberg, den 12. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1391 J)

K. K. priv. Galizische Karl-Ludwigbahn. Der Tarif für directe Gütersendungen zwischen Stationen der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwigbahn sowie der Station Krakau der a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn einerseits, dann Granica transit andrerseits vom 1. August 1880 sammt Nachtrag I vom 15. November 1881 wird mit dem 1. August 1882 ausser Kraft gesetzt. Wien, den 15. Juli 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Karl-Ludwigbahn. (1392)

2. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) Köln. Die Lieferung von

a) 100 Stück bedeckten Güterwagen,
b) 206 „ completen Radsätzen,
c) 430 „ Tragfedern und
d) 550 „ Spiralfedern

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau, altes Ufer No. 2 hier, zur Einsicht offen und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen Einsendung, nicht Postnachnahme, von ad a) 3,00 ℳ, ad b) 1,50 ℳ, ad c) 1,00 ℳ und ad d) 1,00 ℳ Copialgebühren verabfolgt.

Offerten sind frankirt und versiegelt, mit der äusseren Aufschrift: „Submission auf Güterwagen, bezw. Radsätze oder Trag- und Spiralfedern" spätestens bis zum 21. d. Mts. uns einzureichen, und werden dieselben am darauf folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten geöffnet. Köln, den 8. Juli 1882. (304 J)

Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

I. 5 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven,
II. a) 80 Stück offenen Güterwagen ohne Bremse,
b) 20 Stück offenen Güterwagen mit Bremse,
c) 32 Stück bedeckten Güterwagen ohne Bremse,
d) 8 Stück bedeckten Güterwagen mit Bremse,
e) 10 Stück Gepäckwagen,
f) 10 Stück Plateauwagen,
III. a) 320 Stück Wagenachsen aus Flussstahl mit Speichen, Rädern u. Reifen,
b) 45 Stück Wagenachsen aus Flussstahl mit Gussstahlscheibenrädern,
c) 50 Stück Tragfedern für Gepäckwagen,
d) 650 „ „ „ Güterwagen,
e) 700 „ Spiralfedern für Buffer,
f) 180 „ „ „ Zugapparate,

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen bei dem diesseitigen Bureau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Kratzert hierselbst, zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von je 2 ℳ für die Locomotiven, — Wagen — oder Achsen und Federn auf desfallsige Anforderung bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Locomotiven resp. Wagen resp. Achsen und Federn"
zu dem auf Dienstag, den 25. Juli 1882, Vormittags 10 Uhr anberaumten Submissionstermin an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird. Magdeburg, den 13. Juli 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (305)

Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld. Die Lieferung der für den Winter 1882/83 erforderlichen Presskohlen zur Heizung der Personenwagen soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Lieferungsbedingungen können vom Kanzleivorsteher Peltz hier gegen Einsendung von 0,75 ℳ bezogen werden.

Offerten nebst Proben sind mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Presskohlen" versehen bis 28. Juli d. J. franco an unser Materialienbüreau hier einzureichen. Die Eröffnung der Offerten findet am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der erschienenen Submittenten in unserm Centralbüreau statt. Elberfeld, den 6. Juli 1882. (299)

Privat-Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von G. L. Brückmann in Dortmund, betr. Eisenbahn-Waggon-Schieber, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 56. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Kefelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Juli 1882.

Dieser Nummer liegt No. 14 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Tagesordnung der am 31. Juli 1882 in Breslau zusammentretenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

I. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Direction des Vereins.

II. Beschlussnahme über den von der Commission abgelehnten Antrag des Verwaltungsraths der K. K. priv. Böhmischen Commerzialbahnen auf Aufnahme in den Verein. (Commission für das Vereins-Statut.)

III. Antrag der General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend die Uebernahme der General-Saldirungsstelle auf den Verein. (Commission für das Vereins-Statut.)

IV. Antrag der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien, betreffend die Einrichtung bezw. Einführung combinirbarer Rundreise-Billets. (Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.)

V. Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, betreffend die Abstellung von Missbräuchen im Retour- und Rundreise-Billetverkehre. (Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.)

VI. Antrag des Vorstandes der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien auf definitive Annahme der versuchsweise getroffenen Einrichtung, die Gewährung von Abschlagszahlungen auf Guthaben aus den Abrechnungen über den Güterverkehr betreffend. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

VII. Aufnahme der durch den IV. Nachtrag zum Vereins-Betriebs-Reglement mit beschränkter Geltung für den die Deutschen Eisenbahnen berührenden Vereinsverkehr eingeführten Bestimmungen in das Vereins-Betriebs-Reglement selbst. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

VIII. Antrag der General-Direction der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen auf Abänderung bezw. Ergänzung der Bestimmungen in Artikel 29 sub 5 und Artikel 30 sub 3 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

IX. Antrag der Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Abänderung der Bestimmung in Alin. 2 des § 4 des Verschleppungs-Uebereinkommens. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

X. Antrag der Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft auf Abänderung des § 7 des Verschleppungs-Uebereinkommens. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

XI. Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction in Bromberg auf Abänderung des § 7 des Verschleppungs-Uebereinkommens. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

XII. Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend die Anlegung eines Vereins-Wagenpark-Verzeichnisses für sämmtliche, dem Vereine angehörenden Verwaltungen. (Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ.)

XIII. Anträge der General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend die Abänderung bezw. Ergänzung der Bestimmungen in § 3 Alinea 6 und § 4 Alinea 2 des Vereins-Wagen-Regulativs. (Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ.)

XIV. Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction in Magdeburg auf Ergänzung des § 3 des Vereins-Wagen-Regulativs mit Bezug auf die Rückbeförderung resp. Wiederbeladung der in den Wagenpark der Eisenbahn-Verwaltungen eingestellten Privatwagen und Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, betreffend Massregeln zur beschleunigten Rücksendung derartiger Privat- resp. Specialwagen. (Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ.)

XV. Antrag der Direction der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen, betreffend Miethefreiheit für den Leertransport der zu bestimmten Transporten besonders eingerichteten Wagen. (Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ.)

XVI. Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg auf Ergänzung des Begleitschein-Formulars für die Rücksendung der von den Wagen getrennten Bestandtheile. (Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ.)

XVII. Anträge der Verwaltungen der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Ungarischen Staatsbahn, betreffend die Abänderung resp. Ergänzung der §§ 17, 19 und 25 des Vereins-Wagen-Regulativs. (Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ.)

XVIII. Antrag der Direction der Prinz Heinrich-Bahn auf Abänderung der Bestimmung in § 25 Alinea 1 sub d des Vereins-Wagen-Regulativs. (Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ.)

XIX. Beschlussnahme über den Entwurf der neuen technischen Vereinbarungen. (Commission für technische und Betriebs-Angelegenheiten.)

XX. Anträge verschiedener Vereinsverwaltungen auf Streichung des Schlusssatzes in § 13 sub a Alinea 5 der obligatorischen Bestimmungen über die Verladung von Brettern etc. (Commission für technische und Betriebs-Angelegenheiten.)

XXI. Antrag der Direction der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen, betreffend die Abänderung der Nummern 103 und 104 des Verzeichnisses der Normalpreise für Reparaturen an fremden Wagen. (Commission für technische und Betriebs-Angelegenheiten.)

XXII. Antrag der Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinischen zu Köln), betreffend Schutzmassregeln gegen Entzündung von Baumwolle- und Wolle-Sendungen durch Funken der Locomotive.

XXIII. Ergänzungswahlen für verschiedene Commissionen.

XXIV. Mittheilung der geschäftsführenden Direction über die der früheren geschäftsführenden Direction in Betreff der Verwaltung der Vereinscasse ertheilten Decharge.

XXV. Bericht des Curatoriums (Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft und Königl. Eisenbahn-Direction zu Berlin) über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

XXVI. Wahl des Ortes und Bestimmung der Zeit für die nächste ordentliche Generalversammlung des Vereins.

Berlin, den 29. Juni 1882.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
K. Schrader.

Die Ausnutzung der Personenwagen und Lastwagen auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach der Vereins-Statistik pro 1880.

I. Personenwagen.

Col. 91 der Vereins-Statistik giebt an, wie viel Personenkilometer durchschnittlich auf jedes Personenwagen-Achskilometer kommen und ist als Massstab für die mehr oder weniger vollständige und zweckmässige Ausnutzung der Personenwagen anzusehen. Nach der Vereins-Statistik betrug diese Verhältnisszahl pro 1880 für sämmtliche Deutsche Bahnen im Durchschnitt 4,619, gegen 4,533 pro 1879 und 4,479 pro 1878. Es hatte sich also in den letzten Jahren die Ausnutzung der Personenwagen auf den Deutschen Bahnen etwas gebessert. Die grösseren Deutschen Bahnen rangirten in dieser Beziehung pro 1880 in folgender Reihenfolge:

	A. Ueber 4,619 Ausnutzung.	Col. 91.
1.	Oldenburgische Staatsbahnen	6,959
2.	Rhein-Nahe Bahn	5,856
3.	Breslau-Schweidritz-Freiburger Bahn	5,822
4.	Berlin-Stettiner Bahn	5,740
5.	Altona-Kieler Bahn	5,695
6.	Breslau-Posen-Glogau	5,636
7.	Hessische Ludwigsbahn	5,527
8.	Breslau-Mittelwalde und Niederschles. Zweigb.	5,435
9.	Thüringische Bahn	5,418
10.	Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn	5,285
11.	Oberschlesische und Wilhelmsbahn	5,243
12.	Lübeck-Büchener Bahn	5,162
13.	Posen-Thorn-Bromberger Bahn	5,046
14.	Halle-Sorau-Gubener Bahn	5,030
15.	Berlin-Görlitzer Bahn	4,981
16.	Badische Staatsbahnen	4,941
17.	Magdeburg-Halberstädter Bahn	4,914
18.	Directionsbezirk Berlin	4,844
19.	Elsass-Lothringische und Luxemb. Bahnen	4,843
20.	Directionsbezirk Bromberg	4,802
21.	Märkisch-Posener Bahn	4,739
22.	Bayerische Staatsbahnen	4,724
23.	Berlin-Anhaltische Bahn	4,632
	B. Unter 4,619 Ausnutzung.	
24.	Rheinische Bahn	4,549
25.	Ostpreussische Südbahn	4,531
26.	Werra-Bahn	4,413
27.	Bergisch-Märkische Bahn	4,397
28.	Main-Neckar Bahn	4,376
29.	Directionsbezirk Hannover	4,290
30.	Stargard-Posener Bahn	4,251
31.	Sächsische Staatsbahnen	4,227
32.	Schleswigsche Bahnen	4,209
33.	Pfälzische Bahnen	4,200
34.	Braunschweigische Bahnen	4,058
35.	Berlin-Hamburger Bahn	4,045
36.	Directionsbezirk Frankfurt a/M.	3,982
37.	Köln-Mindener Bahn	3,970
38.	Berlin-Dresdener Bahn	3,776

Bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen betrug pro 1880 die in Col. 91 aufgeführte Verhältnisszahl im Durchschnitt 4,156, gegen 4,136 pro 1879 und 4,227 pro 1878. In Oesterreich-Ungarn hatte sich also im Jahre 1880 die durchschnittliche Ausnutzung der Personenwagen etwas ungünstiger als pro 1878 gestaltet und war erheblich ungünstiger als auf den Deutschen Bahnen. Die grösseren Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen rangirten in dieser Beziehung pro 1880 in nachstehender Reihenfolge:

	A. Ueber 4,619 Ausnutzung.	Col. 91.
1.	Galizische Karl-Ludwigbahn	6,791
2.	Alföld-Fiumaner Bahn	5,511
3.	Böhmische Westbahn	5,414
4.	Buschtêhrader Bahn	5,274
5.	Kaiser Franz-Josefbahn	4,934
6.	Aussig-Teplitzer Bahn	4,688
7.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	4,627
	B. Unter 4,619 Ausnutzung.	
8.	Böhmische Nordbahn	4,588
9.	Oesterreichische Südbahn	4,460
10.	Kaschau-Oderberger Bahn	4,256
11.	Oesterreichische Nordwestbahn	4,116
12.	Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft	3,963
13.	Ungarische Staatsbahn, nördliche Linien	3,912
14.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3,897
15.	Kaiser Ferdinands Nordbahn	3,513
16.	Kronprinz Rudolfbahn	3,460
17.	Ungarische Nordostbahn	3,375
18.	Theissbahn	3,280
19.	Ungarische Westbahn	2,938
20.	Ungarische Staatsbahn, östliche Linien	2,694

Auffallend erscheint es, dass sowohl in Deutschland wie in Oesterreich-Ungarn bei manchen Bahnen, die sich durch eine grosse Personenfrequenz auszeichnen, die durchschnittliche Ausnutzung der Personenwagen trotzdem eine verhältnissmässig ungünstige ist.

II. Lastwagen.

Als Massstab für die mehr oder weniger vollständige Ausnutzung der Lastwagen ist Col. 110 der Vereinsstatistik anzusehen, welche den Procentsatz der durchschnittlichen Ausnutzung der bewegten Tragfähigkeit der Lastwagen angiebt. Für sämmtliche Deutschen Bahnen war im Jahre 1880 dieser Procentsatz im Durchschnitt gleich 43,64, gegen 41,99 pro 1879 und 41,04 pro 1878. Also hatte sich in den letzten Jahren die durchschnittliche Ausnutzung der Güterwagen auf den Deutschen Bahnen erheblich gebessert. Die grösseren Deutschen Bahnen rangirten in dieser Beziehung pro 1880 in nachstehender Reihenfolge:

	A. Ueber 43,64 pCt. Ausnutzung.	pCt.
1.	Oberschlesische und Wilhelmsbahn	51,80
2.	Bergisch-Märkische Bahn	51,19
3.	Rechte Oder-Ufer Bahn	49,93
4.	Braunschweigische Bahnen	49,49
5.	Werrabahn	49,04
6.	Ostpreussische Südbahn	48,64
7.	Hessische Ludwigsbahn	48,33
8.	Pfälzische Bahnen	48,29
9.	Rheinische Bahn	48,29
10.	Breslau-Posen-Glogauer Bahn	48,22
11.	Posen-Thorn-Bromberger Bahn	48,22
12.	Köln-Mindener Bahn	47,92
13.	Breslau-Mittelwalder und Niederschles. Zweigb.	47,80
14.	Lübeck-Büchener Bahn	47,42
15.	Altona-Kieler Bahn	47,11
16.	Rhein-Nahebahn	46,28
17.	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	45,11
18.	Elsass-Lothringische und Luxemburgische B.	45,05
19.	Directionsbezirk Hannover	44,57
20.	Sächsische Staatsbahnen	44,37
21.	Directionsbezirk Frankfurt	44,18
	B. Unter 43,64 pCt. Ausnutzung.	pCt.
22.	Thüringische Bahn	42,33
23.	Stargard-Posener Bahn	42,22
24.	Directionsbezirk Berlin	41,71
25.	Oldenburgische Staatsbahnen	41,49
26.	Bayerische Staatsbahnen	39,64
27.	Berlin-Anhaltische Bahn	39,62
28.	Magdeburg-Halberstädter Bahn	38,90
29.	Halle-Sorau-Gubener Bahn	38,71
30.	Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn	38,29
31.	Berlin-Dresdener Bahn	37,92
32.	Main-Neckarbahn	37,43
33.	Berlin-Stettiner Bahn	37,07
34.	Berlin-Hamburger Bahn	36,65
35.	Märkisch-Posener Bahn	35,96
36.	Württembergische Staatsbahn	35,59
37.	Badische Staatsbahnen	34,75
38.	Berlin-Görlitzer Bahn	33,97
39.	Directionsbezirk Bromberg	33,64
40.	Schleswigsche Bahnen	28,22

Bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen betrug pro 1880 der in Col. 110 der Vereinsstatistik aufgeführte Procentsatz der Ausnutzung der bewegten Tragfähigkeit der Lastwagen im Durchschnitt 42,74, gegen 42,51 pro 1879 und 41,87 pro 1878. Also hatte sich in den letzteren Jahren die durchschnittliche Ausnutzung der Lastwagen in Oesterreich-Ungarn etwas gebessert, aber die Deutschen Bahnen, welche im Jahre 1878 und 1879 eine ungünstigere Ausnutzung der Lastwagen wie die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zeigten, hatten die letzteren im Jahre 1880 in dieser Beziehung erheblich übertroffen. Die grösseren Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen rangirten pro 1880 hinsichtlich der Ausnutzung der Lastwagen folgendermassen:

	A. Ueber 43,64 pCt. Ausnutzung.	pCt.
1.	Buschtêhrader Bahn	51,21
2.	Kaschau-Oderberger Bahn	49,10
3.	Kronprinz Rudolfbahn	48,47

4. Oesterreichische Südbahn 48,18
5. Kaiser Franz-Josefbahn 46,92
6. Kaiser Ferdinands-Nordbahn 45,24
7. Oesterreichische Nordwestbahn, Ergänzungsnetz 44,49
8. Böhmische Westbahn 43,80

B. Unter 43,64 pCt. Ausnutzung. pCt.

9. Kaiserin Elisabethbahn 42,44
10. Ungarische Westbahn 42,11
11. Galizische Carl-Ludwigbahn 41,28
12. Böhmische Nordbahn 40,98
13. Aussig-Teplitzer Bahn 40,86
14. Alföld-Fiumaner Bahn 40,76
15. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft . 39,75
16. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn 39,49
17. Oesterreichische Nordwestbahn, garant. Linien 39,40
18. Ungarische Nordostbahn 39,20
19. Lemberg-Czernowitz 34,01
20. Ungarische Staatsbahn, nördliche Linien . . . 33,40
21. „ „ östliche „ . . . 30,78
22. Theissbahn 22,67

Man erkennt aus der vorstehenden Zusammenstellung, dass die Ausnutzung der Lastwagen am günstigsten auf solchen Bahnen ist, die einen bedeutenden Verkehr von Rohproducten, wodurch die volle Tragfähigkeit der Wagen ausgenutzt wird, namentlich einen bedeutenden Kohlenverkehr haben, wie z. B. die Oberschlesische, die Bergisch-Märkische, die Rechte-Oder-Ufer und die Buschtêhrader Bahn. Die durchschnittliche Ausnutzung der bewegten Tragfähigkeit übersteigt aber nur in wenigen Fällen, und nur um ein Geringes, 50 pCt., was sich dadurch erklärt, dass es in den meisten Fällen für die offenen Lastwagen an Rückfracht fehlt.

Die ungewöhnlich schlechte Ausnutzung der bewegten Tragfähigkeit der Lastwagen auf der Theissbahn und den Schleswigschen Bahnen erklärt sich dadurch, dass diese Bahnen einen verhältnissmässig geringen Güterverkehr und darunter verhältnissmässig viel Vieh und Stückgüter zu transportiren haben, wobei die Tragfähigkeit der Wagen nur in sehr ungenügender Weise ausgenutzt wird. H. T.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 17. Juli 1882. (Provinzbahn-Banken. Gepäckhaftung. Locomotivfahrten. Ungarische Stationsnamen. Sanitäres. Beschwerdelegitimation. Stationsausruf. Frachtnachlässe. Ungarische Staatsbahnen. Kohlen-Frachtsätze. Oesterreichische Staatsbahn. Südbahn-Appell. Börsennotiz.)

Für die Creirung von Bankabtheilungen für Provinzbahnen bei den landwirthschaftlichen Vereinen wird mit Recht lebhaft agitirt. Schon seit Jahren sind aus allen Gegenden die Klagen über den Mangel an Secundärbahnen laut geworden. Es wird geltend gemacht, dass ohne Schienenwege kein Vieh gemästet, keine wirthschaftliche Industrie betrieben, also nicht richtig gewirthschaftet werden könne und dass es unmöglich sei, die Schätze unserer Waldungen und Bergwerke ohne solche Bahnen zu verwerthen. Die aus den Interessenten zu constituirenden Bankabtheilungen würden, indem sie die Mühe und die Kosten der Initiative tragen, der zu bauenden Eisenbahn ein mässiges Erträgniss durch Transportverträge oder durch Garantie eines Bruttoerträgnisses sicherstellen. Aus der Erhöhung des Reinerträgnisses der Eisenbahn durch richtige Verwaltung und durch die Hebung des Verkehrs würde die Bankabtheilung einen directen Nutzen ziehen können, während die garantirenden Interessenten blos des indirecten Nutzens der Gewährung eines der Hebung des Verkehrs entsprechenden Frachtsatzes theilhaftig würden. Nur auf diesem Wege, allenfalls unterstützt von einem sich mit mässigem Gewinn begnügenden Geldinstitute kann der Ausbau des Netzes unserer Localbahnen angehofft werden. Eine gewöhnliche Bank wird immer den Cours ihrer Actien und die an ihre Actionäre zu vertheilende Dividende sich mehr vor Augen halten, als die vom Bau von Localbahnen zu erwartende, aus sicheren aber mässigen Zinsen bestehende, nur nach Jahren eintretende Hebung des Erträgnisses.

Die Haftpflicht für Reisegepäck, welches in Haltestellen aufgegeben wird, ist laut § 26 des Betriebsreglements ausgeschlossen, falls nicht eine spätere Expedirung in einer Zwischenstation stattgefunden hat. In Betreff des auf Haltestellen (des Bestimmungsorts) zur Abgabe gelangenden Gepäcks mangelt eine entsprechende Bestimmung. Diese Lücke kann zufolge Absatz 2 der Einleitung zum Betriebsreglement durch Specialverfügungen der einzelnen Bahnen beseitigt werden. Die Direction für Staatseisenbahnbetrieb beschränkt laut Handelsministerialerlass vom 20. Juni d. J. die Haftpflicht für Reisegepäck, welches nach Haltestellen aufgegeben wird, die nicht speciell für den Gepäckverkehr eröffnet sind, in der Weise, dass die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädigung frei wird, wenn das Gepäck nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungshaltestelle abgefordert wird.

Wegen einer generellen Legitimation zur Fahrt auf Locomotiven oder eine Anempfehlung an die Bahnen behufs Gestattung solcher Fahrten wendete sich eine Persönlichkeit, welche das Eisenbahnwesen zum Gegenstand ibres Privatstudiums gemacht hat, an das K. K. Handelsministerium, wobei sich dieselbe verbindlich machen wollte, für jede Fahrt ein Billet I. Classe zu lösen, ferner mittelst Reverses auf die ihr aus dem Haftpflichtgesetze eventuell entspringenden Ansprüche zu verzichten, sofern der entstandene Schaden als Folge der eingeräumten Befugniss, auf der Locomotive zu fahren, betrachtet werden könne. Das K. K. Handelsministerium hat sich mit Rücksicht auf die bestehenden Vorschriften nicht in der Lage gesehen, dem fraglichen Ansuchen Folge zu geben.

Die in Ungarn gelegenen Abgabestationen sollen auch in Deutscher Sprache bei Ausstellung von Aufgaberecepissen angeführt werden, insoweit sie auch Deutsche Namen tragen. Diese Weisung wurde von den Oesterreichischen Bahnverwaltungen über eine Beschwerde der Wiener Handelskammer erlassen, welche auf die Unzukömmlichkeiten hinwies, welche durch die ausschliessliche Ungarische Benennung von Bestimmungsstationen, die auch Deutsche Namen tragen, entstehen.

In der betreffenden Beschwerde wird u. A. geltend gemacht, es fehle in den gebräuchlichen Stationsverzeichnissen und in dem Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr von Dr. jur. W. Koch die genügende Anleitung zur Eruirung der Deutschen Bezeichnung, da im alphabetischen Stationenregister erst nach dem Deutschen Ortsnamen die Uebersetzung in Ungarischer Sprache aufgeführt werde. (Die Berufung auf das Koch'sche Handbuch ist sehr unglücklich gewählt, da jeder Besitzer desselben sich durch Nachschlagen im alphabetischen Stationsverzeichnisse des genannten Werkes alsbald überzeugen kann, dass jene Behauptung vollständig aus der Luft gegriffen ist. Denn es wird dort in alphabetischer Reihenfolge sowohl die Ungarische als die Deutsche Benennung der verschiedene Namen tragenden Ungarischen Stationen unter Beifügung der Uebersetzung in Deutscher resp. Ungarischer Sprache aufgeführt. Die Redaction.)

Gegen die Verschleppung von contagiösen Krankheiten durch Bahnverkehrsbeamte hat das Oesterreichische Handelsministerium solche Anstalten zu treffen angeordnet, dass nach Zulass der Umstände die sofortige oder doch baldmögliche Dienstesenthebung derjenigen Beamten stattfinde, in deren Familien die Blatternkrankheit zum Ausbruch gekommen ist, es wäre denn, dass eine vollständige Trennung von denselben möglich sei. Diesbezügliche Correspondenzen sind telegraphisch zu pflegen.

Die Abverlangung einer Legitimation für die Eintragung in die Beschwerdebücher, welche von einigen Bahnverwaltungen zur Einschränkung der in dieser Beziehung wahrgenommenen zahlreichen Missbräuche eingeführt wurde, ist vom Oesterreichischen Handelsministerium als ein Verstoss gegen die §§ 4 und 11 des Betriebsreglements bezeichnet worden; es genüge der Vorweis einer Visitenkarte oder die Angabe der Personalien des Beschwerdeführers. Die Oesterreichische Directorenconferenz hat auch beschlossen, dass solche förmliche Legitimationen nicht mehr abverlangt werden sollen.

Der Erlass der Ungarischen Generalinspection, wonach bei Personen- und gemischten Zügen die Stationsnamen vom Zugpersonal nur mehr in Ungarischer Sprache ausgerufen werden dürfen und überdies noch die Entfernung der Deutschen Stationsnamen von den Aufnahmegebäuden angeordnet wurde, besprechen die Deutschen Organe sehr missfällig. So meint die sonst Ungarnfreundliche „Grazer Zeitung“: „Die Conducteure werden demnach bezw. fernerhin statt Steinamanger Szombathely und anstatt Stuhlweissenburg Székesfehérvar ausrufen. Diese neueste Rücksichtslosigkeit gegen das Deutsche Element ist jedenfalls ganz darnach angethan, Reisende, welche der Ungarischen Sprache nicht mächtig sind, erst nach verschiedenen Irrfahrten an ihren Bestimmungsort zu bringen.“ Wir bedauern aufrichtig diese zur Wahrung des unbestrittenen Rechtes der Staatssprache ganz unnöthige Anordnung. Neben dem Ungarischen Stationsnamen sollten auch die abweichenden Deutschen bezw. Slavischen und sonst ausländischen Namen ausgerufen werden, wie solches allein dem internationalen Charakter des Eisenbahnverkehrs entspricht.

Frachtnachlässe wurden von der Direction für den Staatsbahnbetrieb für den Export von Getreide nach der Schweiz eingeführt. Die Ermässigung beträgt 20 pCt. und werden statt 5 Cents pro Tonnenkilometer nunmehr 4 Cents eingehoben. Diese Tarife gelten sowohl für alles Getreide, welches aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz geht, als für das, welches aus Rumänien zur Verfrachtung gelangt. Man sah sich zu dieser Concession durch die Concurrenz der Gotthardbahn veranlasst, welche das Ungarische Getreide via Fiume, Rimini über den Gotthard nach der Schweiz gebracht hätte, ohne auch nur die Bayerischen Bahnen im Geringsten zu berühren. Diese Tarifermässigung ist aber auch besonders wichtig für die billige Versorgung mit Getreide für Vorarlberg.

Die Betriebsergebnisse der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der im Staatsgarantie-Genusse stehenden Privateisenbahnen pro 1881 werden vom offiziösen Fachblatt in Parallele ge-

bracht. Thatsache sei es, dass die Betriebseinnahmen aller staatlichen und vom Staate garantirten Bahnen im Jahre 1881 gegenüber dem Vorjahre sich von 27,9 Millionen auf 29,9 Millionen, daher um 2 Millionen Gulden erhöhten; die Ausgaben dagegen von 21,03 Millionen auf 20,33 Millionen oder rund um 700 000 Gulden sich verringerten, so dass im Jahre 1881 der Betriebsüberschuss um 2 731 361 fl. grösser war als im Jahre 1880.

Eine Tabelle der Kohlen-Frachtsätze wurde vom Centralbureau der Tarifenquête versendet. Aus dieser, die wünschenswerthesten Daten enthaltenden Tabelle ergiebt sich, dass — mit Ausnahme der Böhmischen Braunkohle, welche überhaupt die bestehenden billigsten Frachtsätze besitzt — die Kohlen-Frachtsätze nach Wien um 40 pCt. theurer als nach Berlin, um 20 pCt. theurer als nach München und Brüssel, um 30 pCt. theurer als nach Paris sind. Es ergiebt sich ferner, dass die theuersten Frachtsätze nach Wien für jene Kohlen gelten, die hauptsächlich hier zur Verwendung kommen, nämlich für die Kohlen aus den Preussisch-Schlesischen und den Ostrau-Karwiner Gruben. Die Tabelle enthält auch die Vergleiche der Kohlen-Tarifsätze für den Export Oberschlesischer Kohle nach den Ostseehäfen Königsberg und Danzig, mit denen für den Export Ostrau-Karwiner Kohle nach Pola und Triest, aus welchen ersichtlich, dass letztere um 45 pCt. theurer sind als erstere und dass die Oesterreichischen Export-Kohlentarife noch um 0,05 kr. pro Tonnenkilometer höher sind, als die gewöhnlichen Kohlen-Frachtsätze der Oberschlesischen und Rheinisch-Westfälischen Kohle nach Berlin.

Die provisorische Organisation der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ist am 1. d. Mts. ins Leben getreten. Die Stelle des früheren Generaldirectors nimmt nunmehr das Präsidium des Directoriums ein; dasselbe wurde aus dem Directoriumspräses Herrn Oskar Linder, vormals Generaldirector-Stellvertreter, aus dem Vicepräses des Directoriums Herrn August de Serres, vormals Baudirector, und aus dem Generalsecretär Generalinspector Herrn Felix Raspi gebildet. Für die Oesterreichische Linie wird die Leitung des Verkehres und commerciellen Betriebes Director Herr Paul Reinhardt und die des technischen Betriebes Director Herr Ernst Polonceau übernehmen. Die Conferenzangelegenheiten beim Präsidium des Directoriums wurden dem Oberinspector Herrn Franz Josef Kohn übertragen. Als präsumtiver Director der Ungarischen Linie der Oesterreichischen Staatsbahn wird der Unter-Staatssecretär des Communicationsministeriums Hieronymi genannt.

Der folgende Appell der Südbahn an das Publikum bezüglich ihres Standpunktes gegenüber dem Vorgehen der westlichen Staatsbahnen ist ein Ereigniss. Ein grosses Transportunternehmen begiebt sich mit seinen Anerbietungen, Concurrenzkämpfen und Rechtfertigungen vor das Forum der Oeffentlichkeit. Da die Staatsbahnen nicht für ihre Actionäre zu sorgen brauchen und keine Steuern zu zahlen haben, so können sie auch freier vorgehen, als die Privatbahnen. Die Zuschrift der Südbahn an die Blätter lautet wie folgt:

„In jüngster Zeit ist an die commercielle Direction der Südbahn-Gesellschaft die schriftliche Aufforderung gelangt, binnen 48 Stunden die Personentarife der Bahn in gleicher Weise, wie dies auf den westlichen Staatsbahnlinien geschehen, herabzusetzen, wofern sie sich nicht einer heftigen Agitation seitens der Communen längs der ganzen Südbahn ausgesetzt sehen wolle.

Dem Schreiben waren Plakatproben mit der Parole: „Westliche Staatsbahn — Südbahn“ zwischen Streifen in schwarzgelben und Farben der Französischen Tricolore beigeschlossen.

Es liegt auf der Hand, dass die Leitung der Südbahn solchen Pressionsversuchen keinerlei Bedeutung beilegen und noch weniger sich durch selbe in ihren Verwaltungsmassnahmen bestimmen lassen kann.

Die Entwickelung und dermalige Gestaltung des Personenverkehres der Südbahn innerhalb des Banngebietes der Residenz, für welchen seit mehr denn fünfzehn Jahren die grössten Opfer gebracht wurden, und der constatirtermassen auch heute noch von dem keiner anderen Bahnunternehmung erreicht ist, überhebt wohl die Verwaltung der Nothwendigkeit der Beweisführung, dass sie für die Bedürfnisse des grossstädtischen Lebens nicht allein stets ein richtiges Verständniss bewährt und die Wünsche des Publikums sozusagen vorzufühlen gewusst, sondern auch immer bereit war, denselben, soweit sie allgemeinere Geltung erlangt, nach Möglichkeit zu entsprechen.

Dass Tarifmassnahmen, beziehungsweise Tarifermässigungen im grossen Style hierbei nicht die letzte Rolle zufiel, beweisen ausser den Mürzzuschlager und Triester Vergnügungszügen etc. die verschiedenen Verkehrsformen, die neben den Tour- und Retourfahrten im Localverkehre zur Einführung gelangten.

Wenn nun eine Nachbarbahn unter Voraussetzungen, welche bei der Südbahn nicht zutreffen, in dieser Richtung einen Schritt weiter geht und eine allgemeine Reduction der kilometrischen Einheitssätze inaugurirt, so darf wohl die Südbahn-Verwaltung billigerweise für sich das Recht in Anspruch nehmen, vorerst abzuwarten, welchen Erfolg die neue Massnahme haben werde, bevor sie sich zur Nachfolge entschliesst.

Selbstverständlich wird sie deshalb nicht die Hände in den Schoss legen, sondern nach wie vor ihre ganze Aufmerksamkeit der Vervollkommnung ihres Verkehres auch nach dieser Richtung zuwenden, wie ja thatsächlich umfassende Vorarbeiten im Zuge sind, um insbesondere dem Personenverkehre neue Impulse zuzuführen.

Wir glaubten zweckmässig zu handeln, dies jenem Theil des P. T. Publikums zur Erwägung bekannt zu geben, welcher, wenn nur einseitig informirt, etwa nicht abgeneigt wäre, sich an der geplanten Agitation zu betheiligen.

Für die Generaldirection: Packeny.“

In Folge der Egyptischen Krise war die Börsenwoche für alle Effecten, mit Ausnahme der Transportwerthe, ungünstig. Von letzteren konnten sich zwar auch nur wenige zur vorwöchentlichen Notiz behaupten, aber es gab auch einige Avancen in Folge der ausgezeichneten Ernte Ungarns. Namentlich stieg Staatsbahn (331,50 : 336,50), da wesentliche Unterstützungen ihrer Exportcampagne Seitens der Regierung Ungarns gewärtigt wurden. Die enorme Steigerung der Donau-Dampfschiff (567 : 584) kommt auch den von ihr abhängigen Eisenbahnen zu Gute; das Spiel mit der Nordbahn-Verstaatlichung dauert fort; die Liebhaberei hat Oberhand (2 695 : 2 702). Die vorstehende Enunciation der Südbahn (137,50 : 135) fand wenig Beifall auf der Börse, dagegen Zustimmung beim umsichtigeren Publikum.

Russische Correspondenz.

(Rechenschaftsberichte für das verflossene Jahr 1881, Projecte etc.)

Die Nowotorschoker Eisenbahngesellschaft erzielte im vorigen Jahre eine Gesammteinnahme von 458 163,79 R. oder 31 489,45 R. mehr als im Vorjahre; die Betriebskosten beliefen sich auf 378 204,56 R. oder 11 316,51 R. weniger als im Vorjahre. So erfreulich einerseits die Vermehrung der Einnahmen und die Verminderung der Ausgaben ist, so ist das Hauptresultat doch noch immer ein recht klägliches, denn die resultirenden ungefähr 80 000 R. geben nach Abzug diverser Procente für Reserve- etc. andere Capitalien dem Baucapital kaum 1 pCt.

Die Lodzer Fabrikbahn vereinnahmte im Jahre 1881 aus dem Passagierverkehr 89 969 R., aus dem Güterverkehr 319 316 R. und an Extraordinarien 30 987 R., insgesammt 440 234 R. oder 15 672 R. mehr als im Vorjahre. An Ausgaben stehen dem gegenüber 348 221 R., so dass sich ein Reingewinn von 92 013 R. ergiebt. Die Staatsgarantie wurde von dieser Bahn im Berichtsjahre mit etwas über 6 400 R. in Anspruch genommen.

Die Rjaschsk-Morschansker Eisenbahngesellschaft ist in der Lage, ihren Actionären in diesem Jahre ausser den durch Regierungsgarantie gesicherten 5 pCt. zum ersten Male eine Dividende im Betrage von 0,66 R. pro Actie zahlen zu können. Das Jahr 1881 ergab der Bahn nämlich nach allen statutenmässigen Abschreibungen noch einen Gewinnüberschuss von 39 523,80 R. Hiervon wurde statutenmässig die Hälfte — 19 761,90 R. — zur Abzahlung an die Regierung verwandt, während der Rest zur Auszahlung einer Dividende bestimmt wurde, welche für das laufende Jahr 1882 noch bedeutender ausfallen dürfte. Während des ersten Quartals 1882 hatte die Bahn eine mittlere Wersteinnahme von 2 718 R., 31,5 pCt. mehr als im Vorjahre, erreicht und damit die mittlere Wersteinnahme aller Russischen Bahnen um 516 R. übertroffen.

Dem Jahresberichte der Orenburger Eisenbahn entnehmen wir, dass diese Bahn während des Betriebsjahres aus dem Eisenbahnbetriebe 2 259 688,31 R. und an Extraordinarien 152 982,55 R. vereinnahmte; mithin belief sich die Gesammteinnahme auf 2 412 670,86 R., 589 191 R. mehr als im Vorjahre. An Ausgaben stehen dem gegenüber: Centralverwaltung 216 883,98 R., Bahnverwaltung 167 621,50 R., Bahnkörper und Hochbauten 718 881,61 R., Betrieb 283 208,65 R., Traction 747 186,86 R., obligatorische Ausgaben 103 179,63 R., unvorhergesehene Ausgaben 37 233,4 R. und Telegraph 50 156,48 R., insgesammt 2 324 351,75 R., nur 15 663,54 R. mehr als im Vorjahre und es ergiebt sich demnach ein Reingewinn von 88 319,11 R., während das Vorjahr mit einer Unterbilanz von 485 309,21 R. abschloss.

Die Baltische Bahn hat im verflossenen Jahre 4 610 246,97 R. eingenommen, davon aus dem Verkehr 3 985 705,48 R. und an Diversen 624 541,13 R. An Ausgaben stehen dem gegenüber: Centralverwaltung mit 367 264,61 R., Bahnverwaltung mit 283 762,16 R., Remont mit 687 789,48 R., Betrieb mit 551 531,2 R. und Traction mit 1 240 830,33 R., insgesammt 3 131 177,60 R. Von den sonach verbleibenden 1 479 069,37 R. gingen ab zur Zinsenzahlung auf die Gesellschaftsobligationen, ferner zur Actien- und Obligationenamortisation und für die Zinsen der schwebenden Schuld der Gesellschaft 626 362,61 R., zum Reservecapital 10 424,89 R., für die Legung von Stahlschienen 405 500 R., zur Vergrösserung der Transportmittel und der Transportfähigkeit der Bahn 36 981,83 R. und für ausserordentliche Ausgaben 42 254,16 R., so dass also eine Reineinnahme von 357 545,88 R. verblieb, welche zur Bezahlung der von der Regierung garantirten Zinsen auf die Gesellschaftsactien verwandt wurden. Der Julicoupon wird darnach zu seinem vollen Nominalwerthe von 3 pCt. eingelöst werden.

Der Jahresbericht der Schuja-Iwanowo Eisenbahngesellschaft pro 1881 weist eine Bruttoeinnahme von 928 146 R. auf, gegen das Vorjahr 23 648,81 R. mehr; an Ausgaben stehen dem gegenüber 514 904,55 R., so dass sich ein Reinertrag von 413 241,45 R. ergiebt. Von letztgenannter Summe werden zunächst 2 pCt. oder 8 264,83 R. zum Reservecapital geschrieben, ferner 371 750,96 R. zur Zinsenzahlung auf die Actien und Obligationen der ersten Bahnsection und endlich 33 225,76 R. oder 2,26 R. pro Actie zur Dividendenzahlung auf die Actien zweiter Section verwandt. Pro Bahnwerst betrugen: Einnahme 5 396,19 R., Ausgabe 2 993,63 R. und Reinertrag 2 402,56 R. Die Auszahlung der Dividende erfolgt in Petersburg bei der Internationalen Handelsbank.

Die Moskau-Jaroslawer Eisenbahngesellschaft zahlt für das Jahr 1881 eine Dividende von 18 R. pro Actie aus. Aus dem Rechenschaftsbericht ist ersichtlich, dass die Gesammteinnahme der Bahn sich auf 3 171 140,14 R. beziffert, 57 449,92 R. mehr als im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen 1 238 719,78 R. oder 49 520,56 R. mehr als im Vorjahre. Darnach betrug der Reingewinn 1 932 420,36 R. oder 7 929,36 R. mehr als im Jahre 1880. Pro Bahnwerst macht die Einnahme für 1881 11 701,62 R. aus, für 1880 11 489,63 R.; die Ausgabe für 1881 4 570,92 R., für 1880 4 388,19 R.; der Gewinn für 1881 7 130,70 R. gegen 7 101,44 R. in 1880.

Die Jaroslaw-Wologdabahn hatte im Jahre 1881 eine Gesammteinnahme von 427 612,86 R. oder 12 575,51 R. weniger als im Vorjahre; die Ausgaben betrugen 412 211,66 R., 10 837,20 R. mehr als 1880. Der Gewinn beziffert sich darnach nur auf 15 401,20 R. oder 23 412,71 R. weniger als im Vorjahre. Pro Bahnwerst betrugen: die Einnahmen 1881 2 227,15 R., 1880 2 292,65 R.; die Ausgaben 1881 2 146,93 R., 1880 2 090,49 R., der Gewinn 1881 80,22 R., 1880 202,16 R. Zur Zinszahlung und zur Tilgung der Obligationenschuld der Jaroslaw-Wologdabahn sind von den Einnahmen der Moskau-Jaroslawbahn 32 262,92 R. verwandt worden.

Der Geschäftsbericht der Eisenbahngesellschaft Moskau-Kursk pro 1881 weist an Betriebseinnahmen 11 038 885,28 R., gegen das Vorjahr 712 062,91 R. mehr und an Betriebsausgaben 5 532 014,59 R., 65 740,41 R. weniger als im Vorjahre auf, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 5 506 870,69 R., 777 794,33 R. mehr als im Vorjahre ergiebt. Hiervon gehen ab für das Zinsenconto der ausländischen Anleihe 1 649 472,8 R., für das Reservecapital 111 953,7 R., für den Pensionsfond 28 713,41 R. und endlich für Zinsenzahlung an die Regierung und Amortisation des Obligationencapitals 3 267 809,29 R., so dass zur Vertheilung auf den Actiencoupon 448 922,84 R. übrig bleiben.

Die Eisenbahngesellschaft Tambow-Koslow zahlt pro 1881 auf ihren abgelaufenen Coupon No. 10 pro Actie 2 R.

Neue Projecte. Die neue Verwaltung der **Libau-Romnyer Eisenbahn** scheint alle Hebel in Bewegung zu setzen, um sich die Concession zum Weiterbau der Bahn in südlicher Richtung zu verschaffen. Nachdem die Bahn mit ihrem directen Gesuch um die Concessionirung der Bahnlinie Romny-Krementschuk abschlägig beschieden worden war, petitionirte die Bahnverwaltung durch Vermittelung der Gouvernementslandschaft von Poltawa um die Genehmigung zum Bau eines ganzen Netzes kleiner Nutritionsbahnen, wurde aber auch mit diesem Project abschlägig beschieden. Augenblicklich hat nun die Bahnverwaltung, wie die „Birsh. Wjedomosti“ erfahren, den Entwurf einer Eisenbahn ausgearbeitet, welche die Station Talalajewka der Libau-Romnyer Bahn mit Mirgorod verbinden würde, zwischen welchen Orten die Tracirungsarbeiten bereits vorgenommen werden. Die Grundbesitzer im Mirgorodschen sind bei diesem Bahnproject lebhaft interessirt und sollen sich bereit erklärt haben, behufs Erleichterung des Bahnbaues das erforderliche Terrain zum Theil kostenfrei und zum Theil zu billigen Preisen herzugeben. Im Hinblick auf dieses Verhalten der örtlichen Gutsbesitzer gegenüber dem genannten Project, hofft die Verwaltung die Genehmigung zum Bau der Linie Talalajewka-Mirgorod noch im Herbst dieses Jahres zu erwirken.

Wladikawkas-Petrowsk und Jelenewka-Melitopol. Die Charkowschen Zeitungen bringen die Nachricht, dass im Süden sich eine Gesellschaft von Capitalisten bildet, um einen neuen Verbindungsweg zwischen dem Caspisee und dem Schwarzen Meere ins Leben zu rufen, welcher allen Bedürfnissen Russlands in strategischer, öconomischer und commerzieller Beziehung entsprechen soll. Zur Realisirung dieser Idee seien aber zwei neue Bahnen nothwendig: von Wladikawkas nach Petrowsk und von der Station Jelenowka der Konstantinower Bahn nach der Station Melitopol der Losowo-Sebastopoler Bahn, mit Abzweigungen nach Mariupol (bereits lange im Bau und wird in diesem Sommer fertig gestellt) und Berdjansk. Dann würde folgende Verbindung hergestellt sein: aus Achal-teke nach Bami und der Michailowschen Bucht, per Dampfschiff über den Caspi bis Petrowsk, von dort per neue Bahn nach Wladikawkas, Rostow, Taganrog, den projectirten Stationen der Konstantinower Bahn, Melitopol und Sebastopol.

Pensa-Losowaja. Vor einiger Zeit erschien in betreffenden Kreisen eine Broschüre über die neue Bahn von Pensa nach Losowaja, welche einen Herrn Ilimow zum Verfasser hat. Dieser versandte seine Broschüre an alle Landschaften und Städte, welche durch sein Project berührt oder beeinflusst werden und forderte dieselben auf, ihm moralische Unterstützung zur schnelleren Realisation dieses für alle Betheiligten unendlich wichtigen Unternehmens zu gewähren. Die projectirte Bahn soll von Pensa aus über Sserdobsk, Balaschow, Nowochopersk, Bobrow, Ostrogoschsk, Birutsch, Walujki, Kirchdorf Urasowo, die Städte Kupjansk und Isjum nach der Station Losowaja der Losowo-Sebastopoler Bahn gehen. Ausserdem werden 2 Zweigbahnen projectirt: vom Kirchdorf Urasowo nach Charkow und von Kupjansk nach Lissitschansk, Station der Donetzbahn. Die Bahn schneidet folgende bereits bestehende Bahnen: die Tambow-Saratower bei Ssaltikowka, die Grjäsy-Zarizyner bei der Station Poworotino und die Koslow-Woronesch-Rostower beim Dorf Lisski. Herr Ilimow weist nach, dass von den von der Bahn durchschnittenen 9 Millionen Dessjätinen Landes bisher nur 4 Millionen oder 45 pCt. unter Acker sind, so dass 5 Millionen Dessjätinen der schönsten Schwarzerde noch jungfräulich unberührt sind und des Pfluges und der Egge harren. Die projectirte Bahn würde diese Felder mit den wichtigen Häfen Sebastopol, Nicolajew und Odessa verbinden und dem Lande neue Handelswege ins Ausland aufschliessen.

Einige Landschaften delegirten in Folge dieser Vorschläge des Herrn Ilimow Deputationen nach Petersburg, um die Minister um Unterstützung zur Realisation dieses Projects zu bitten und alle Landschaften und Städte, welche von der projectirten Bahn berührt werden, äusserten ihre lebhafte Sympathie für das Zustandekommen derselben.

Die Voruntersuchungen auszuführen ist Herrn Ilimow auch unterdessen ministeriell gestattet worden und wird hoffentlich die Entscheidung über diese wirklich von immensen Vortheilen für die ganze Gegend begleitete Bahn nicht lange ausbleiben! Wenn man den „Birsh. Wjed.“ Glauben schenken darf, so ist die Actiengesellschaft zum Bau dieser Bahn auch bereits im Entstehen begriffen.

Wapnjarka-Uman. Verschiedene Zeitungen brachten die Nachricht, dass binnen Kurzem zum Bau wieder einer schmalspurigen Eisenbahn von der Station Wapnjarka der Südwestbahnen nach der Stadt Uman geschritten werden soll. Die Entfernung beträgt 130 Werst. Die Mittel zum Bau derselben beschaffen die anliegenden Zuckerfabrikanten. Der Bau ist auf 2 000 000 R. abgeschätzt.

Baubeendigung. Auf der **Baku-Tiflis Bahn** sind die Arbeiten so weit fortgeschritten, dass im August d. J. die Eröffnung der Hauptstrecke erwartet werden kann. Augenblicklich fehlen nur noch 30 Werst Geleise in der Nähe von Jelisawetpol. Die im Frühjahre dieses Jahres weggerissene Holzbrücke über den Kur auf der 269. Werst von Baku wird unterdessen auch wieder hergestellt sein. Bisher wurde jetzt die Verbindung vermittelst eines Prahmes hergestellt.

Dampfwagen statt Passagierzüge. Die Graf Baranow'sche Commission hatte gelegentlich der Betrachtung über Massregeln zum Erleichtern des Passagierverkehrs in den Umgebungen der Hauptstädte, wie anderer grosser Städte — ohne Vergrösserung der Anzahl der regelmässigen Züge, welche bei einer geringen Anzahl von Passagieren den Verwaltungen unvortheilhaft sind — in Vorschlag gebracht, Dampfwagen für den Passagierverkehr einzuführen. Jetzt hat das Ministerium der Communicationen die Eingaben der Warschauer und der Baltischen Bahnen über die Einführung solcher Dampfwagen auf den der Stadt nahe gelegenen Stationen durchgesehen und seine Zustimmung ausgedrückt. Beide Bahnverwaltungen haben im Frühjahr schon Schritte zum Ankauf solcher Wagen gemacht und auf der Baltischen Bahn haben bereits einige Probefahrten stattgefunden zwischen Petersburg und Oranienbaum, Zarskoje-Sselo und Gatschina. Die Wagen können 44 Menschen aufnehmen. Näheres darüber in einer der nächsten Nummern.

Die Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten Nordamerikas.

Der „Railway News“ entnehmen wir die nachstehende Uebersicht, aus welcher die ausserordentliche Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten Nordamerikas seit dem Jahre 1851 ersichtlich ist, wenn auch mit Rücksicht auf die bezüglich der Amerikanischen Eisenbahnstatistik bestehenden Verhältnisse die Geldangaben als absolut zuverlässig wohl nicht anzusehen sein werden. Masse und Geld sind Englisch.

In 1881 hat sich die Länge der im Betriebe befindlichen Bahnen auf 93 671 Meilen, also auf über 150 000 km erhoben. Davon sind 33 679 Meilen mit Stahlschienen versehen.

Die „Railway News“ weist in demselben Artikel weiter nach, dass das bedeutende Wachsen des Nordamerikanischen Eisenbahnnetzes nicht etwa in einer in den Vereinigten Staaten grassirenden Eisenbahn-„Manie“ seine Ursache habe, sondern in den wirthschaftlichen Verhältnissen und Bedürfnissen des Landes begründet sei.

Jahr	Länge der im Betrieb befindlichen Bahnen Meilen (Engl.) = 1 609 m	Anlage-Capital		Roh-Einnahme			Betriebs-Ausgaben			Rein-Einnahme		
		im Ganzen £	pro Meile £	im Ganzen £	pro Meile £	in Procenten des Anlage-Capitals	im Ganzen £	pro Meile £	in Procenten der Roh-Einnahme	im Ganzen £	pro Meile £	in Procenten des Anlage-Capitals
1851	8 876	—	—	7 893 272	890	—	—	—	—	—	—	—
1871	44 614	532 925 529	11 944	80 665 842	1 808	14,93	52 316 561	1 174	64,8	28 349 281	634	5,12
1872	57 323	631 884 611	11 021	93 048 211	1 623	14,72	59 897 336	1 045	64,4	33 150 875	578	5,24
1873	66 237	756 908 607	11 427	105 283 987	1 589	13,91	68 521 874	1 034	65,0	36 762 113	555	4,86
1874	69 273	844 352 719	12 131	104 093 203	1 503	12,33	66 179 011	955	63,6	37 914 192	548	4,49
1875	71 759	883 126 326	12 306	100 663 101	1 402	11,40	63 511 814	890	63,1	37 101 287	512	4,20
1876	73 508	893 718 387	12 160	99 451 592	1 353	11,12	62 161 042	845	62,5	37 290 550	508	4,17
1877	74 112	913 719 449	12 330	94 581 854	1 283	10,35	60 386 515	822	63,8	34 195 339	461	3,74
1878	78 960	917 989 759	11 626	98 020 670	1 241	10,67	60 505 637	765	61,7	37 515 033	476	4,08
1879	82 223	952 501 309	11 590	105 802 600	1 286	11,10	61 819 255	752	58,4	43 983 345	534	4,55
1880	84 225	961 080 399	11 416	123 080 386	1 461	12,80	72 041 699	855	58,5	51 038 687	608	5,30

Die Gruppe der westlichen Staaten: Ohio, Michigan, Illinois, Indiana, Wisconsin, Minnesota, Jowa, Dakota, Nebraska, Missouri und Kansas hatten zusammen an Bevölkerung: 1870: 12 981 000 Seelen, 1880: 17 369 000 Seelen.

Die Länge der in diesen Staaten im Betriebe befindlichen Bahnen betrug: 1870: 22 738 Meilen, 1880: 34 647 Meilen.

Die Production an Weizen und Mais hat nach amtlicher Feststellung betragen: 1870: 634 153 519 Bushels, 1880: 1 601 737 099 Bushels.

Die Zunahme betrug daher von 1870 bis 1880:

an Bevölkerung	4 379 789 Personen	=	37,74 pCt.
„ Eisenbahnen	21 908 Meilen	=	95,69 „
„ producirtem Weizen u. Mais	967 583 Bushels	=	152,60 „

Es dürfte aus dieser Zusammenstellung hervorgehen, dass die Ausdehnung der Eisenbahnen durch das Wachsen der Bevölkerung und der Production, wenigstens so weit es die genannten Staaten betrifft, begründet ist.

Ein Eisenbahnunfall in Nord-Amerika.

Unter den diesjährigen Eisenbahnunfällen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika machte der im Januar d. J. bei Spuyten Duyvil stattgefundene besonderes Aufsehen, weil sich unter den dabei Verunglückten eine Anzahl Mitglieder und Beamte des Senats des Staats Newyork befanden und dies sowie die aussergewöhnlich lebhafte Besprechung des Falles in der Presse war auch wohl die hauptsächliche Veranlassung, dass der Senat ein Specialcomité zu dem Zweck einsetzte, nach Untersuchung über die Ursachen dieses Unfalls zu berichten, zugleich aber sich zu äussern, ob und welche gesetzliche Vorschriften nöthig oder zweckmässig erscheinen möchten, um, soweit möglich, ähnliche Unfälle für die Folge zu verhindern. Der jetzt erstattete und in der „Railroad Gazette“ veröffentlichte Bericht dieses Comités ist von mehr allgemeinem Interesse sowohl wegen des Falles an sich, als auch deswegen, weil sich daraus wiederum ergiebt, wie schwierig, besonders bei den Amerikanischen Verhältnissen, es ist, die Grenze zu finden, wo die staatliche Einwirkung auf Privatbahn-Verwaltungen ohne Nachtheil für die Allgemeinheit beginnen und endigen darf.

Das Thatsächliche ist Folgendes: Der fahrplanmässig um 2.40 Nm. von Albany nach Newyork abzulassende sogen. Albany-Personenzug der Newyork Central und Hudson River Eisenbahngesellschaft ging am 13. Januar cr. in der Stärke von 7 Gesellschaftswagen (drawing room cars), 1 Post-, 2 Gepäck- und 3 gewöhnlichen Personenwagen, zusammen 13 Wagen, gefahren von 2 Maschinen, mit einer Verspätung von 23 Minuten ab. Er war besetzt von 257 Passagieren, darunter etwa 50 Mitglieder und Attachées der Legislative.

Nach dem Zeugniss des Zugführers hatte von Albany bis zur Unglücksstelle nichts den Gang des Zuges verzögert, ausgenommen einen nicht vorhergesehenen Aufenthalt zum Wassernehmen in Hyde-Park. Der Zug kam sodann ½ Meile hinter Station Spuyten Duyvil auf freier Strecke jenseits der Biegung in einer Curve zum Halten und zwar erwiesenermassen durch den Gebrauch der Bremsen. Diese waren Westinghouse's automatische Luftbremsen, welche continuirlich durch den Zug auf die Räder jedes Wagens wirken, für gewöhnlich vom Locomotivführer zu bedienen sind und unter seiner ausschliesslichen Controle stehen, ausgenommen im Fall einer plötzlichen, von ihm nicht vorherzusehenden Nothlage. Für eine solche befinden sich in jedem Wagen Zugleinen, die von den Angestellten oder den Passagieren benutzt werden können und mit den Bremsen derartig in Verbindung stehen, dass dadurch der Zug von Jedermann zum plötzlichen Stillstand gebracht werden kann. Erwiesenermassen ist nun das Anhalten in diesem Fall durch ein allmäliges und verlängertes Behindern der Räder verursacht, woraus zu schliessen wäre, dass nicht durch den Gebrauch der in den Wagen befindlichen Leinen das Stillhalten verursacht sein kann, denn in diesem Fall würde die Hemmung eine plötzliche, mit Stössen des Zuges verbundene gewesen sein. Im Rücken des Zuges erreichte der sogen. Tarryton-Zug die Spuyten Duyvil-Station 13 Minuten später als der erstere, wurde dort nicht zurückgehalten und fuhr auf den in jener Curve noch stehenden Albany-Zug 13 Minuten nachdem derselbe dort zum Halten gekommen war.

Die Folgen des Zusammenstosses waren sehr bedauerliche; einer der Wagen des Albany-Zuges wurde auf einen anderen Wagen geschoben und eine ziemliche Anzahl Passagiere beider Wagen zwischen die Fussböden gequetscht und dort festgehalten oder sonst beschädigt. Das sehr brennbare Material der Wagen entzündete sich entweder durch die zermalmten Oefen oder die Lampen der Wagen und das Feuer griff so rapide um sich, dass die festgehaltenen Passagiere verbrannten. Hülfe war nicht möglich beim Mangel an Mitteln Wasser herbeizuschaffen. Die Schuld an dem Unfall muss nach Ansicht des Comités theils dem Conducteur und dem Bremser des Albany-, theils dem Führer des Tarryton-Zuges zugeschrieben werden. Instructionsmässig musste der Conducteur, nachdem der Zug zum Halten gekommen war, den am Schluss desselben stationirten Bremser mit einer Signallaterne mindestens ½ Mile weit zurücksenden, um nachfolgende Züge zu warnen; ja es musste dieser Bremser selbst ohne besondere Anweisung des Zugführers sofort hierzu abgehen. Der Bremser ist aber, wiewohl der Zug bis zum Auffahren des folgenden 13 Minuten gehalten hat — die Ursache dieses langen Aufenthalts erhellt aus dem sonst sehr ausführlichen Comitébericht nicht —, nur etwa 50 Fuss hinter seinem Zuge gewesen, als ihn das Personal des Tarryton-Zuges erblickte. Letzterer war dann noch ungefähr 375 Fuss von dem Albany-Zuge entfernt. Wäre der Führer des Tarryton-Zuges auf das Empfangen des Nothsignals gefasst und Alles zum sofortigen Anhalten in Bereitschaft gewesen, so würde unter besonders günstigen Umständen der Zug bei gewöhnlicher Fahrgeschwindigkeit aus einer Entfernung von 400 Fuss haben zum Halten gebracht werden können. Eine so grosse Entfernung wäre aber nicht nöthig gewesen, wenn der Führer, wie er nach der Vorschrift sollte, beim Annähern an die Curve, wo die Fernsicht behindert war, vorsichtig gefahren wäre. Dies scheint aber nicht geschehen zu sein.

Nach der vorstehend auszüglich wiedergegebenen Darstellung des Thatbestandes wird nun im Bericht des Comités die Frage bezüglich der event. nöthigen gesetzlichen Massnahmen behandelt; augenscheinlich ist es aber nicht möglich gewesen, über das Vorzuschlagende Einigung zwischen den Comitémitgliedern zu erzielen, denn die Aeusserungen sind sehr vorsichtig gefasst und meist nur negativer Art und gipfeln darin, dass der Staat, um nicht den Bahnverwaltungen die Verantwortlichkeit für Unfälle ab- und auf sich zu nehmen, sich hüten solle, irgendwie specielle, auf die Betriebssicherheit bezügliche Einrichtungen und Apparate vorzuschreiben und sich darauf beschränken müsse, von den Gesellschaften zu verlangen, dass sie in allen mit dem Passagiertransport verbundenen Dingen die grösste Sorgfalt üben und dass in Betreff der Gleichmässigkeit des Dienstes, Sicherheit des Baues, des Zustandes des rollenden Materials und der Maschinerien keine unnöthigen Gefahren bestehen. Wenn auch anzunehmen sei, dass die Bahnen schon im eigenen Interesse Unglücksfälle zu verhüten bestrebt wären, so dürfe der Staat sich doch hierauf nicht verlassen, müsse vielmehr in der angedeuteten Beziehung Aufsicht und Controle üben. In welcher Weise dies aber ausgeführt werden solle, unterlässt das Comité zu sagen.

Die bestehenden Instructionen für das Personal seien ganz gut befunden; es frage sich nur, ob Massregeln, um ihre Befolgung zu sichern, ausreichend getroffen und ob nicht zur Erzielung einer „besseren Disciplin“ gesetzliche Strafen für Nachlässigkeiten der Beamten hinsichts der Betriebssicherheit ausser den bestehenden Criminalstrafen festzusetzen seien.

Angeführt wird noch, dass das Bahnpersonal, besonders das des Güterdienstes, viel häufiger als die Passagiere von Unglücksfällen betroffen würden, Meldung davon in den dem Staat einzureichenden Listen aber zum grossen Theil unterbliebe.

Es empfiehlt daher das Comité auch diesen Gegenstand der Aufmerksamkeit der Legislatur unter Hinweis auf die in England bestehende Einrichtung der Untersuchung von Unfällen durch Inspectoren des Handelsamts.

Endlich wird die Ansicht ausgesprochen, dass es sehr wünschenswerth sei, soweit möglich und angemessen, an Stelle menschlicher Verrichtung mechanische Mittel in Anwendung zu bringen und diese Mittel aufs Höchste zu vereinfachen. Insbesondere sei die allgemeine Einführung des absoluten Blocksystems sehr empfehlenswerth. Wäre dies auf der Strecke der Hudson River Bahn, wo der fragliche Unglücksfall stattgefunden, im Gebrauch gewesen, so würde letzterer aller Wahrscheinlichkeit nach vermieden worden sein.

Qualitätsuntersuchungen von Eisen und Stahl.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung" schreibt: „Der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustriellen hatte dem Minister der öffentlichen Arbeiten im September vorigen Jahres ein Gutachten über die Classificationsbedingungen für Eisen- und Stahlfabrikate überreicht, welches von einer Commission des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute erstattet und von den Mitgliedern des erstgenannten Vereins angenommen worden war. In Bezug auf Axen, Radreifen und Schienen stimmten die in dem Gutachten gemachten Vorschläge mit den im Juli 1880 erlassenen ministeriellen Bestimmungen zum grössten Theil überein; es wurden jedoch noch einzelne Aenderungen gewünscht, über deren Zweckmässigkeit oder Zulässigkeit die Königlichen Eisenbahndirectionen zum Berichte aufgefordert worden sind. Aus den von diesen eingegangenen Gutachten ergiebt sich nun, dass die Anfertigung der Schienen, Axen und Radreifen, welche unter Zugrundelegung der speciellen Bedingungen vom Juli 1880 geliefert wurden, erhebliche Schwierigkeiten nicht begegnet ist und dass es im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht für zulässig erachtet werden kann, die Anforderungen an die Qualität dieser Materialien zu ermässigen. Dies gilt insbesondere bezüglich des vom Verein beantragten Fortfalls der sogen. Qualitätszahl — d. h. Addition von absoluter Festigkeit und Zähigkeit, — was ohne gleichzeitige Erhöhung der einzelnen Summanden nicht thunlich erscheint. Die Normirung dieser Qualitätszahlen unter gleichzeitiger Festsetzung von kleinsten Zahlen für Festigkeit und Zähigkeit ist wesentlich im Interesse der Fabrikation erfolgt und der gewährte Spielraum dürfte den Producenten günstiger sein, als der Fortfall der Qualitätszahlen unter gleichzeitiger Erhöhung der einzelnen Summanden. Von den sonst noch beantragten Abänderungen bei der Lieferung der oben bezeichneten Materialien wird die gewünschte Erweiterung der Abweichungen in der Höhe der Schienen um 0,5 mm und der Breite der Schienenfüsse um 1 mm, sowie die Erhöhung der Anzahl der kürzer als normal zu liefernden Schienen von 1 pCt. auf etwa 2 pCt. keinem Bedenken unterliegen; diese Aenderungen sollen bei der nächsten Revision der Bedingungen berücksichtigt werden.

Die von dem Verein für die Lieferung derjenigen Materialien, für welche einheitliche Vorschriften vom Ministerium noch nicht erlassen sind, nämlich für eiserne Schwellen, Laschen, Blech, Stabeisen und Constructionsmaterial vorgeschlagenen Qualitätsproben sind von den Königlichen Eisenbahnverwaltungen im Allgemeinen als genügend anerkannt worden, und bei den künftigen Ausschreibungen sollen in der Regel keine höheren Qualitätsvorschriften gestellt werden, als in dem Gutachten des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute enthalten sind. Wo durch eine geringe Verstärkung der Profile derselbe Zweck erreicht werden kann, wie durch Verschärfung der Vorschläge des Vereins, soll in der Regel die Verstärkung vorgezogen werden. Es bleibt jedoch vorbehalten, für besondere Zwecke höhere Ansprüche an die Qualität vorzuschreiben. Bezüglich der Laschen aus homogenem Material muss mindestens die für die Schienen vorgeschriebene Qualität verlangt und das kalte Lochen derselben kann als Regel nicht vorgeschrieben werden.

Uebrigens wird in der an den Verein ergangenen Antwort des Ministers nicht unerwähnt gelassen, dass auch aus dem Kreise der Fabrikanten darauf aufmerksam gemacht ist, dass eine zu weit gehende Ermässigung der Qualitätsvorschriften geeignet ist, die eine gute Qualität erzeugenden Industriebezirke zu Gunsten der minder gute aber billigere Materialien fabricirenden Werke dauernd zu benachtheiligen, und zugleich wird der Ueberzeugung Ausdruck gegeben, dass nicht blos die consumirenden Eisenbahnverwaltungen, sondern auch die producirenden Industriellen ein erhebliches Interesse daran haben, dass der gute Ruf, den die Qualität der Deutschen Stahl- und Eisenfabrikate geniesst, auch dauernd erhalten bleibe."

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 15. August cr. tritt ein **Ausnahmetarif für den Transport feuerfester Steine** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der Kronprinz Rudolfbahn in Kraft.

Derselbe ist bei den Güterexpeditionen der betreffenden Verbandsstationen sowie in unserm hiesigen Geschäftslocale unentgeltlich zu haben. Köln, den 15. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrh.). (1393)

Am 1. August 1882 tritt zum diesseitigen **Local-Gütertarif** vom 1. Juli 1881 der 7. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen des Tarifs für Nebengebühren im Güterverkehre und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., sowie Ergänzung und Berichtigung des Kilometerzeigers und der Ausnahme- und Stations-Tariftabellen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den diesseitigen Expeditionen zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück zu haben. Magdeburg, im Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1394)

Am 1. August cr. tritt zu dem **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Equipagen, anderen Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Hannover-Altenbekener Bahnstrecken der VIII. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung des Gebührentarifs für die Berliner Ringbahn, sowie die Ausdehnung des Verkehrs mit Prödel auf Leichen und Fahrzeuge aller Art.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 5 ₰ pro Stück bei den Expeditionen zu haben. Magdeburg, den 15. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1395)

Zu unserem **Local-Vieh- etc. Tarif** ist der Nachtrag 5 erschienen, enthaltend Ergänzungen bezw. Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, den Tarifbestimmungen etc.

Das Nähere ist bei den Expeditionen zu erfahren. Frankfurt a. M., den 14. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1396)

Für den directen Güterverkehr zwischen Quirscheid (Königl. Saarbrücker Bahn) einerseits und Sächsischen Stationen andererseits kommen im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande von jetzt ab directe Frachtsätze zur Anwendung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Dresden, am 18. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1397)

Sächsisch - Thüringischer Verbandsverkehr. Am 1. September cr. treten die im Tarif vom 16. März 1880 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze zwischen Station Weida des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und den Verbandsstationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnlinien Glauchau-Chemnitz-Dresden-Görlitz mit südlichen Seitenflügeln, Chemnitz-Riesa (excl.), Grossbothen-Döbeln-Dresden, Glauchau-Grossbothen, Geithain-Chemnitz, Riesa (excl.) -Nossen, Rosswein-Flöha, Nossen-Freiberg, Arnsdorf-Kamenz ausser Kraft.

Für den Verkehr der genannten Relationen sind bereits mit dem 1. Juli d. J. im Localverkehr der Sächsischen Staatsbahnen anderweite Frachtsätze zur Einführung gekommen, welche beim Verkehrsbureau der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen zu Dresden zu erfragen sind. Erfurt, den 15. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1398)

Westdeutscher Eisenbahnverband. Zu dem vom 1. Juli 1882 ab gültigen Verbandstarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern (cfr. unsere Bekanntmachung vom 19. April d. J.) kommt mit Gültigkeit vom 1. September cr. ab das Heft No. 6 zur Ausgabe, enthaltend neue directe Frachtsätze zwischen den Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Hannover und Oldenburg einerseits und Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits.

Durch dieses Tarifheft werden die bezüglichen Bestimmungen und Frachtsätze der nachbezeichneten bisherigen Tarife und der dazu erschienenen Nachträge, bezw. Ergänzungsblätter aufgehoben.

1. Verbandsgütertarif des Westdeutschen und Nordwestdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1877.
2. Verbandsgütertarif des Hanseatisch-Rheinisch - Westdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1878.
3. Gütertarif für den Köln-Minden-Bergisch - Märkisch - Württembergischen Verkehr vom 1. Januar 1879.
4. Ausnahmetarif für metallurgische Erzeugnisse in demselben Verkehr. (Die Tarife 3 und 4 bezüglich der jetzt zum Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover gehörenden Stationen Ahlen, Beckum-Ennigerloh, Beckum, Bielefeld, Brackwede, Detmold, Gütersloh, Herford, Lage, Löhne, Minden, Oelde, Oeynhausen, Porta, Rheda und Salzuflen.)
5. Gütertarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. November 1877, bezüglich der jetzt zum Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover gehörigen Stationen Baddekenstedt, Derneburg und Othfresen.

6. Gütertarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1881, bezüglich der Stationen Göttingen, Lollar und Münden und der jetzt zum Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover gehörigen Stationen Baddekenstedt, Derneburg, Othfresen, Bettenhausen, Fürstenhagen, Hasselbach, Helsa, Lichtenau, Niederzwehren, Oberkaufungen, Walburg, Bruchköbel, Heldenbergen-Windecken.

Die im Nordwestdeutschen und Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbande bestehenden Seehafen-Ausnahmetarife vom 1. Juni 1879 bleiben bis auf Weiteres in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifheftes 6, durch welches im Allgemeinen Ermässigungen und nur bei einigen Relationen in einzelnen Tarifclassen Erhöhungen eintreten, sind vom 20. d. M. an bei den Verbandsexpeditionen der betreffenden Bahnen käuflich zu beziehen. Hannover, den 16. Juli 1882. Für die Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (1399)

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Am 15. August cr. kommt für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes von Gottesberg (Gustav- und Abendröthe-Grube), Dittersbach (Cäsar- und Melchiorgrube), Wenzeslausgrube, Neurode, Mittelsteine und Möhlten nach Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Waagthallinie der Ungarischen Staatsbahnen ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung, welcher u. A. neue Frachtsätze von Neurode etc. nach den Stationen jenseits Kolin, Raitz und Budigsdorf und nach der Linie Chotzen-Halbstadt, sowie ermässigte Frachtsätze für Gottesberg (Gustav- etc. Grube) enthält.

Durch denselben wird der Ausnahmetarif der Niederschlesisch-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oesterr. Staatsbahn und Ungarischen Staatsbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen etc. via Fellhammer-Halbstadt vom 10. August 1879 nebst Nachtrag I und der Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen etc von Neurode etc. nach der Oesterreichischen Staatsbahn vom 15. October (1. November) 1879 aufgehoben.

Bemerkt wird, dass, soweit durch den neuen Tarif die directe Expedition über die Mittelwalder Route aufgehoben wird, Frachterhöhungen für diese Route bei Vorschrift der Umkartirung in Wildenschwert nicht eintreten. Exemplare des Tarifs sind durch die betheiligten Güter-Expeditionen und das Auskunftsbureau der Preussischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung zu beziehen. Berlin, den 15. Juli 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1400)

Vom 20. d. Mts. ab bis zum Schlusse dieses Jahres sollen im diesseitigen Localverkehre und im Wechselverkehre mit den übrigen vom Staate verwalteten Bahnen bei Verladung von Langholz auf einem Paare Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist. Hannover, den 19. Juli 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1401)

Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen im Preussisch-Oberschlesischen Verbande. Am 1. August cr. tritt ein neuer Ausnahmetarif für Sendungen Oberschlesischer Steinkohlen bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum von den Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach den Stationen des Bezirks der unterzeichneten Eisenbahn-Direction, der Marienburg-Mlawkaer und den Stationen Lyck, Prostken und Grajewo der Ostpreussischen Südbahn in Kraft.

Durch Einführung dieser Sätze wird der Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen vom 1. August 1877/78 nebst Anhang und sämmtlichen in den Nachträgen des Tarifs für den Preussisch-Oberschlesischen Verband enthaltenen Frachtsätzen für Steinkohlen aufgehoben, ausgenommen sind nur die Frachtsätze für Lebus, Podelzig und Cüstrin — nunmehr Stationen des Königl. Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin — welche bis auf Weiteres bestehen bleiben, aus dem Tarif aber ausscheiden und in den Ausnahmetarif für Sendungen Oberschlesischer Steinkohlen nach den Stationen des Königl. Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin vom Jahre 1874 übertragen werden.

Der neue Ausnahmetarif ist zum Preise von 0,30 ℳ von den bekannten Dienststellen zu erhalten. Bromberg, den 7. Juli 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1402 J)

Schlesisch-Süddeutscher Verbandverkehr. Im Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahnverbande treten für den Verkehr zwischen Bromberg und Thorn, Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und einigen Stationen der Württembergischen Staatsbahnen sowie Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach, Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, andererseits an Stelle der mit dem 1. Juni cr. durch das neue Heft No. 2 bezw. durch Nachtrag VII zum Tarifheft II vom 1. Mai 1878 zur Einführung gelangten Frachtsätze bis auf Weiteres theilweise ermässigte Taxen in Kraft.

Die zur Einführung kommenden Sätze sind bei den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen. Breslau, den 14. Juli 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der Deutschen Verbandsverwaltungen. (1403)

K. K. pr. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Aus Anlass der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localstrecken Chotzen-Leitomischl, Přelouč-Podol-Prachovic, Lobositz-Libochovic sind folgende Tarifnachträge erschienen, u. zwar Nachtrag VI zu den Localtarifen, Heft IV vom 1/1. 1877, Nachtrag X zu den Specialtarifen für mineral. Kohle d. d. 10. März 1877 und Nachtrag V zum Tarife für den directen Transport Böhmischer Braunkohle von Stationen der Aussig-Teplitzerb. nach Stationen der K. K. pr. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Diese Tarifnachträge enthalten Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der neu zu eröffnenden Localstrecken und sind bei der Verkehrsdirection der K. K. p. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien I. Pestalozzig. 8 zu beziehen. (1404 RM)

Steinkohlen- und Coaks-Transporte aus dem Niederschlesischen Grubenrevier. Mit 15. August l. J. tritt ein neu umgearbeiteter Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks aus dem Niederschlesischen Grubenrevier nach Stationen der K. K. p. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Waagthallinie der K. Ung. Staatsbahnen via Halbstadt mit theilweise ermässigten Sätzen in Wirksamkeit und wird der gleichnamige Tarif vom 15. November 1881 aufgehoben.

In den neuen Tarif wurden auch die Stationen der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localstrecken Chotzen-Leitomischl, Lobositz-Libochovic und Přelouč-Podol mit aufgenommen.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden. (1405 RM)

Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischer Verkehr. Mit 15. August l. J. tritt ein neu umgearbeiteter Ausnahmetarif für den Transport von Rinden Europäischer Holzarten und für den Rücktransport leerer Lohesäcke zwischen Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn, der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Ungar. Nordostbahn und Ungar. Staatsbahn einerseits und Stationen der Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechts- und linksrheinisch) und Hannover andererseits mit theilweise ermässigten Sätzen in Kraft.

Durch den neuen Tarif werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für den Transport von Rinden Europäischer Holzarten und für den Rücktransport leerer Lohesäcke zwischen Stationen der I. Siebenbürger Bahn, der Kaschau-Oderberger B., Oesterr. Staatsbahn und Ungar. Staatsbahn einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn, Köln-Mindener B., Rheinischen Bahn und Westfälischen Bahn andererseits vom August 1880, insoferne sie sich höher stellen, als die im neuen Tarife für die gleichen Relationen enthaltenen, sofort ausser Wirksamkeit gesetzt. Insoweit dagegen die alten Sätze billiger sind als die neuen, beziehungsweise insoweit für einzelne Relationen des alten Tarifs keine directen Frachtsätze enthalten sind, bleiben die Sätze des Tarifes vom 5. August 1880 noch bis 15. October l. J. in Kraft.

Exemplare sind bei sämmtlichen Verbandsverwaltungen zu beziehen. (1406 RM)

Chemin de fer Grand Central Belge. Le journal du Verein du 26 Juin annonçait, que le tarif international commun du 1. Août 1881 pour le transport, via Anvers, des marchandises à grande et à petite vitesse, entre Londres et Harwich, d'une part, et les localités déservies par le Grand Central Belge, d'autre part, cesserait d'être appliqué à partir du 15 juillet courant. — Ce tarif est provisoirement maintenu en vigueur. Bruxelles le 19 Juillet 1882. Chemin de fer Grand Central Belge. (1407)

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 15. Juli ist der Nachtrag I zu Heft I und der Nachtrag II zu Heft II in Kraft getreten. Ersterer enthält Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification und der Allgemeinen Bestimmungen. Preis 5 ₰. Letzterer ausser Ergänzungen und Berichtigungen Taxen für Welkenraedt, Ausnahme-Frachtsätze für Wolle, Eisen, Melasse, Geflügel, Glaswaaren, Mineralwasser, Margarin, Aufnahme der Budapester Lagerhäuser. Sofern Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze in Wirksamkeit. Preis 70 ₰. Köln, den 20. Juli 1882. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1408)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zufolge ist am 15. d. Mts. auf deren südlicher Linie zwischen den Stationen Agram und Zdencina bei dem Wächterhause 6 die für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle „Leskovac" eröffnet worden.

Berlin, den 20. Juli 1882.

Die geschäftsführende Direction.

Simon.

3. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 3000 Schwellen aus Kiefern- oder Föhrenholz soll vergeben werden. Die Bedingungen sind durch unsere Canzlei gegen Francoeinsendung von 20 ₰ zu beziehen, auch bei unserer Magazinsverwaltung dahier, sowie bei dem Herrn Eisenbahn-Baumeister Schoberth zu Alsfeld einzusehen. Offerten auf das ganze Quantum oder einen Theil lautend, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 28. d. M. dahier einzureichen. Giessen, den 20. Juli 1882. Grossherzogliche Direction. (307)

No. 14. Jahrgang 1882. Berlin, am 24. Juli 1882.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 21. Juli incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Der Colli – Signatur – Marke	Signatur – Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort – Station	Lagerort – Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					A. Colli mit Buchstaben sign.:						
1	A	7	1	Pack	Säcke	—	18,5	1	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
2	A H S	55	1	Kiste	gefüllt	—	7	2	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
3	A Q	1017	1	Ballen	?	—	—	3	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez.Halle-Münden.
4	A S	1561	1	Kiste	Wein	—	89	4	Görlitz	Berlin-Görlitz	von Frankfurt a/M.
5	A S A	552	1	Fass	(anscheinend) Oel	—	207	5	Inowrazlaw	Oberschlesische	
6	B	10	1	Korb	Gemüse	—	36	6	Oberhausen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
7	B H P	9598	1	Kiste	leer	—	2,5	7	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: Saarge-
8	C B	328	1	„	gefüllt	—	95	8	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	münd-Dülken.
9	C H W	14 17	2	—	Pflugschaare	—	6	9	Herdecke	K. E.-D. Elberfeld	
10	DI	735	1	Pack	3 leere Körbe	—	5	10	Elberfeld St.	„	bez. Elberfeld.
11	E K	34230	1	Kiste	gefüllt	—	57	11	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
12	F	2509	1	Korb	Cichorien	—	50	12	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
13	F K	704	1	„	Eisenwaaren	—	40	13	Hagen	„	
14	F R	25576	1	Kiste	Cigarren	—	31,5	14	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a.M.	
15	F W L	656	1	Korb	Eisenwaaren	—	13	15	Herdecke	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Herdecke.
16	G	—	2	Stäbe	Eisen	—	17	16	Mannheim	Badische	Mannheim-Heidel-
17	G G	2080	1	Kiste	gefüllt	—	35	17	Bingerbrück	K. E.-D. linksrh.	berg bez.
18	H	—	3	Stück	Ofenkaminrohre	—	13,5	18	Köln Gereon	„	
19	H	2260	1	Kiste	gefüllt	—	80	19	Aachen	„	
20	K	1143	1	Korb	Eisenwaaren	—	55	20	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
21	K C G Co	32	1	Ballen	Kaffee	—	63	21	Deutz	„	
22	K H	3208	1	Kiste	gefüllt	—	87	22	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
23	L S	104	1	„	unbekannt	—	98	23	Lübeck	Meckl. Fr.-Fr. B.	beklebt: Wolgast-
24	L W	12	1	Fass	anscheinend Theeröl		—	24	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	Hamburg.
25	M	324	1	Korb	Eisenwaaren	—	16	25	Gelsenkirchen	K. E.-D. r. Köln	
26	M & C	4	1	Kiste	?	—	12,5	26	Deutzerfeld	„	
27	M F	5537	1	„	Goldleisten	—	39	27	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
28	N	10	1	Tafel	Messingblech	—	7	28	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Elberfeld	
29	N	—	1	—	rohes Rindsleder	—	?	29	Mittelwalde	Oberschlesische	
30	P	1929	5	—	gerade u. gebog. Röhren		343	30	Oberhausen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
31	P S	4833	1	Fass	Schmalz	—	50	31	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
32	R	12	4	Colli	Waschkübel	—	115	32	M.-Gladbach	„	beschr. Gladbach.
33	R	28	1	Fass	leer	—	20	33	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
34	R K	4469/71	3	Kisten	? (gefüllt)	—	290	34	Mannheim	Badische	alte Beklbg.:
35	S	—	1	Korb	leer	—	2,5	35	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Finnentrop-
36	S R	2361/2366	2	Gestelle	Maschinentheile	—	24	36	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	Hagen.
37	T R	6113	1	Kiste	?	—	57,5	37	Cosel K.	Oberschlesische	
38	W	—	1	Spahnkorb	bunte Körbchen	—	2,5	38	Berlin	Berlin-Anhalt	Bodenrevision
39	W B	469	1	Fass	Oel	—	78	39	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	am 30/6. 82.
40	W G G	2992	1	Collo	Lederw.	—	12	40	Crefeld	„	
					B. Colli m. Adressen sign.						
41	Baal	6	1	Collo	Eisen	—	9	41	Baal	K. E.-D. Elberfeld	
42	Geb. K C	19 u. 171	2	Colli	alte Säcke	—	43	42	Berlin	Berlin-Görlitz	von Cottbus.
43	Gebr. Mghs	12634	1	Bierfass	leer	—	30	43	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
44	Hanna Malzfabrik Kremsier	—	1	Sack	leere Säcke	—	20,5	44	Halle a/S.	K.E.-D. Frankf.a/M.	
45	Henninger	—	1	Satzfass	leer	—	6	45	Frankf.-Sach- senhausen G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
46	K Hagen	15	1	Korb	Eisenwaaren	—	34	46	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
47	M C Altena	684	1	Kiste	leer	—	8	47	„	„	bekl. Altena- Hagen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	{ M H E Berlin }	—	1	—	eiserner Flankirbaum	—	48	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
49	Oft - Oelen	—	1	—	{ hölzerner Stiel zu einem Rasenmäher }	1	49	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
50	{ R Hagen }	36	1	—	Ambos —	43	50	„	”	
51	{ R R Elberfeld }	1	1	—	Winde —	23	51	Elberfeld St.	„	
					C. Colli mit Figuren sign.					
52	{ I (weiss) }	—	4	Stäbe	Eisen —	51	52	Hagen	„	
53	{ △ C L G / A G P / L P G }	509 / 10 / 324	} 3	Kisten	— —	?	53	Cosel-K.	Oberschlesische	
54	{ (Dreieck) E K }	6754	1	Kiste	? —	?	54	Nordhausen	K.E.-D. Frankf.a/M.	
55	{ △ (SH) }	1792	1	„	Cigarren —	25	55	Dortmund W.	K. E.-D. r. Köln	
56	{ △ (W.J.) }	14986	1	„	? —	27,5	56	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	{ bez. Nordhausen-Halle. beschr. Grossbeeren.
					D. Colli ohne Signatur.					
57	—	—	3	—	{ Bastdecken m. Lederstreifen besetzt }	—	57	{ Hauptwerkstätte Fulda }	”	{ die Bastdecken wurden dem Personenwagen 26 K. E.-D. Frankfurt entnommen.
58	—	—	1	Blechkanne	leer —	8	58	Breslau	Oberschlesische	
59	—	—	1	—	{ Blecheinsatz zu einem Blumentisch }	0,5	59	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
60	—	—	1	Bund	5 Colliwagen-Schlüssel	—	60	Neuss	K. E.-D. Elberfeld	{ aus Wagen 14208 K. O.
61	—	—	37	Stäbe	T Eisen —	57	61	Hagen	”	
62	—	—	20	runde Tafeln	Eisenblech —	10	62	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
63	—	—	3	Colli	Eisenwaaren —	—	63	Mainz Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
64	—	—	1	Fässchen	leer —	2	64	M. Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
65	—	—	1	Bund	12 Hackenstiele —	13,5	65	Herdecke	„	
66	—	—	{ 1 / 1	Pack / „	Hemmschrauben — / Winkeleisen —	13 / 18 }	66	Mülheim a/Rh.	„	
67	—	—	1	{ dunkelrothe Holzkiste	} leer —	10	67	{ Frankfurt a/M. Gep.-Exp. T. B. }	K.E.-D.Frankf.a/M	
68	—	—	20	—	Kaminschieber —	30	68	Call	K. E.-D. linksrhein.	
69	—	—	2	Kisten	leer —	15	69	Wolfenbüttel	Braunschweig.	
70	—	—	1	Pack	2 leere Körbe —	—	70	Mülheim a/Rh.	K. K.-D. Elberfeld	
71	—	—	1	—	{ aus 2 Theilen bestehendes Ladémass }	—	71	Berlin	Berlin-Görlitz	
72	—	—	1	Pack	Latten —	—	72	Erkrath	K. E.-D. Elberfeld	
73	—	—	2	—	Messerklingen —	—	73	Mülheim a/Rh.	”	
74	—	—	1	Päckchen	18 Plättchen —	0,5	74	Oberhausen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
75	—	—	1	—	eiserne Platte mit Griff	2,5	75	M. Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
76	—	—	2	—	Privatketten à 1 m lang	—	76	Emmerich	K. E.-D. r. Köln	
77	—	—	1	Stab	Quadrateisen —	39	77	Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
78	—	—	2	—	eiserne Röhren —	7	78	Mannheim	Badische	bez. Backnang.
79	—	—	4	Blöcke	Rohstahleisen —	145	79	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	—	1	—	eiserne Scheibe —	1	80	M. Gladbach	„	
81	—	—	1	Sack	{ 1 Paar Schuhe und 1 Sack mit Kleie }	5	81	Brötzingen	Württ. Staatsbahn	
82	—	—	1	Bund	Stahl —	53	82	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
83	—	—	1	Stab	Stahl —	3	83	Warburg	”	
84	—	—	1	Stange	Stahl —	8	84	{ Mannheim Güt.-Exp. Hpt.-Bhf. }	Hess. Ludwigsb.	
85	—	—	4	—	alte Taue, 4—9 m lang	—	85	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
86	—	—	8	Colli	Viehgitter —	—	86	Aachen	K. E.-D. linksrhein.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	—	XXVIII	1	Bund	Schlosserplatten —	28	1	Huszth	Ung. Nordostbahn	{ Munkács-M. Szigeth.
2	Jass	81	2	Säcke	Schafhörner —	56	2	M. Szigeth	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Nachtrag I.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	H R #	—	2	Stück	Stahlschaare —	6	1	Rathenow	K.E.-D. Magdeburg	beschr. Oebisfelde.
2	M B H	44201	1	Kiste	? —	45	2	Magdeburg C. B.	„	
3	R E G	—	1	—	Kugelkette —	—	3	Halberstadt	„	
4	S O	28	1	Ballen	Taback —	112,5	4	Leipzig	„	
					B. Colli ohne Signatur:					
5	—	—	2	—	rohe Handstöcke —	1	5	Halberstadt	„	
					C. Colli m. Adressen sign.:					
6	Stettin	—	{ 2	—	Bretter —	— }	6	Berlin L.	„	
			2	—	Latirbäume —	—				
7	Blumenthal	3	1	—	Decke —	—	7	Leipzig	„	
8	C. Kretzschmann	—	1	—	Decke —	—	8	„	„	
					Nachtrag II.					
1	G Z	3	1	eis. Fass	? —	304	1	Leipzig	Berlin-Anhalt	bezettelt Plagw.-Lindenau via Leipzig.
2	L G & C	1121	1	Kiste	? —	47	2	Dessau	„	Steuergut.
3	—	4	1	—	Wagendecke —	—	3	Luckenwalde	„	Aus Wagen N. M. 5279.

4. Verkehrs-Störungen.

Die Strecke Landeshut-Liebau der Schlesischen Gebirgsbahn ist durch Wolkenbruch unfahrbar geworden und wird die Verkehrsstörung voraussichtlich in 6 Tagen wieder behoben sein. Berlin, den 19. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection.

Auf der **Oesterreichischen Nordwestbahn** wurden am 17. Juli l. J. in Folge eines Wolkenbruches und darauf eingetretenen Hochwassers die Strecken Starkenbach-Arnau und Trautenau-Freiheit-Johannisbad für den Güterzugsverkehr unbenutzbar und wird die Störung in der erstgenannten Strecke mindestens 5 Tage andauern, die Dauer der Verkehrs-Störung in der Strecke Trautenau-Freiheit-Johannisbad kann heute noch nicht angegeben werden.

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 57. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 8.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 28. Juli 1882.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Breslau am 31. Juli 1882.

No. I der Tagesordnung.

Aus dem Jahresbericht der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Zeit von Mitte Juli 1881 bis dahin 1882.

1. Firmenänderung.

a) Mit der am 1. Januar cr. auf Grund des Gesetzes vom 23. December 1881 erfolgten staatlichen Uebernahme des Betriebes des gesammten Unternehmens der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn ist eine Firmenänderung insofern verbunden gewesen, als an die Stelle des Vorstandes der genannten Eisenbahngesellschaft (des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn) die staatliche Behörde, nämlich die K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien getreten ist.

b) Das Thüringische und das Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmen wird, nachdem Betrieb und Verwaltung derselben mit dem 1. Mai cr. auf den Staat übergegangen, durch die am genannten Tage in Wirksamkeit getretenen Königlichen Behörden, nämlich die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt resp. die Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn in Berlin, im Vereine vertreten.

Unter gleichen Umständen ist am 1. Juli cr. auch bezüglich des Berlin-Anhaltischen und des Oberlausitzer Eisenbahnunternehmens die Vereinsmitgliedschaft auf die Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Berlin übergegangen.

c) In der Organisation der Centralverwaltung der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ist mit dem 1. d. M. eine Aenderung ins Leben getreten, zufolge welcher die Bezeichnung „Generaldirection" entfällt. Deren Befugnisse und Functionen sind auf das Präsidium des Directoriums der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangen.

Das Verhältniss der genannten Eisenbahngesellschaft zum Vereine wird hierdurch nicht berührt, indem der Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach wie vor Mitglied des Vereins bleibt.

2. Betriebsübernahme anderer Bahnen.

a) Der Betrieb und das gesammte Eigenthum der Saal-Unstrutbahn ist mit dem 1. Januar cr. auf die Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft übergegangen, desgleichen am 1. April cr. die Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn (Zwickau-Weida) in das Eigenthum des Königlich Sächsischen Staatsfiskus.

b) Ausser der Berlin-Görlitzer, Thüringischen und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (cfr. No. 1 lit. b) ist auch Verwaltung und Betrieb des Cottbus-Grossenhainer und des Märkisch-Posener Eisenbahnunternehmens am 1. Mai von der Königlich Preussischen Staatsregierung übernommen und es sind die zu den letztbezeichneten beiden Unternehmen gehörigen Strecken einschliesslich der zu dem Oberlausitzer Eisenbahnunternehmen gehörenden Strecke Ruhland-(Elsterbrück-) Lauchhammer mit den von der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin verwalteten Strecken unter dieser Behörde zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt worden.

c) Die K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien (cfr. No. 1 lit. a) hat ausser den Strecken der vormaligen Kaiserin Elisabethbahn (einschliesslich der Braunau-Steindorfer Staatsbahn) am 1. d. M. auch den Betrieb der Kronprinz Rudolfbahn einschliesslich der Staatsbahn Tarvis-Pontafel (bisher von der Kronprinz Rudolfbahn betrieben), der Nieder-Oesterreichischen Staatsbahnen und der Vorarlberger Bahn übernommen.

d) Aus Mittheilungen der Presse war zu entnehmen, dass die schon vor längerer Zeit eingeleiteten Verhandlungen zwischen der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft in Betreff des Ueberganges des von der letzteren betriebenen Unternehmens in das Eigenthum der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vor Kurzem zum Abschluss gekommen sind. Auf desfallsige, an die Böhmische Nordbahn gerichtete Anfrage ist mitgetheilt worden, dass der Uebergang der Turnau-Kralup-Prager Bahn an die Böhmische Nordbahn in den betreffenden Generalversammlungen zwar beschlossen, dass aber die formale Genehmigung dieser Beschlüsse seitens der Regierung noch nicht erfolgt sei.

e) Am 1. April cr. ist die 27,02 km lange Strecke Frankfurt a/O.-Cüstrin aus dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg ausgeschieden und in den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin übergegangen.

f) Am 1. d. M. sind die Staatsbahnlinien Ploesci-Prédéal (85 km) und Bucarest-Giurgevo-Giurgevo Hafen (70 km) mit den von der Königlichen Direction der Rumänischen Eisenbahnen betriebenen Linien vereinigt worden.

g) Es sind ferner in Betrieb genommen worden:

aa) Seitens der Pilsen-Priesener Bahn am 18. August cr. die von der Station Kaschitz abzweigende, den Herren C. Anton und F. Herglotz gehörige und 5 km lange Localbahn Kaschitz-Schönhof für den Güterverkehr;

bb) Seitens der Altona-Kieler Bahn am 30. September cr. die einer besondern Gesellschaft gehörige 23,2 km lange Kreis Oldenburger Eisenbahn (von Neustadt i/H. bis Oldenburg i/H.) für den Personen- und Güterverkehr;

cc) Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Herbst 1881 (genauere Zeitangabe unthunlich) die einer besondern Gesellschaft gehörige und 23,3 km lange K. K. Kremsierer Eisenbahn (von Hullein über Kremsier nach Zborowitz) für den Personen- und Güterverkehr;

dd) Seitens der Elsass-Lothringischen Bahnen am 1. November pr. die bis dahin von der Französischen Ostbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken Château-Salins nach der Französischen Grenze bei Chambrey (8,694 km) und von Burthé-

court nach Vic (3,052 km) für den Personen- und Güterverkehr (cfr. Bekanntmachung in No. 86 S. 1236 dieser Zeitung);

ee) Seitens der Niederländischen Rhein-Eisenbahn am 1. Februar cr. die der Stadtgemeinde Wageningen gehörige 7,27 km lange Strecke Wageningen-Ede für den Personen- und Güterverkehr.

3. Ausserbetriebsetzung von Bahnstrecken.

Am 1. April cr. ist der von der Staatseisenbahn-Verwaltung (Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg) geführte Mitbetrieb auf der Strecke Lyck-Prostken der Ostpreussischen Südbahn eingestellt worden.

4. Aus dem Vereine geschiedene Mitglieder.

In Folge der Verstaatlichung der sub No. 2 lit. a, b und c genannten Bahnen sind

die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft,
die Direction der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft,
die Direction der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn (Zwickau-Weida),
der K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn,
die Ministerialcommission für die Verwaltung der K. K. Nieder-Oesterreichischen Staatsbahnen,
der Verwaltungsrath der K. K. priv. Vorarlberger Bahn

aus der Reihe der Vereinsmitglieder geschieden.

5. Aufnahme neuer Mitglieder.

a) Im letzten Geschäftsjahre sind folgende Verwaltungen als Mitglieder in den Verein aufgenommen worden:

α) die Direction der Unter-Elbeschen Eisenbahngesellschaft in Harburg,
β) die Direction der Niederländischen Süd-Ostbahngesellschaft im Haag,
γ) der Verwaltungsrath der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang in Wien,
δ) die Direction der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft in Kiel.

b) Ausserdem ist die Aufnahme nachgesucht worden von

α) der Direction der Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft in Stettin,
β) der Direction der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin in Banjaluka,
γ) der Direction der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft in Pyritz.

Die nach ihrer Vollendung 122,13 km lange Altdamm-Colberger Bahn, von welcher am 1. April cr. die Theilstrecke Altdamm-Greifenberg in Pommern in einer Länge von 78,99 km dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben worden ist, ist als eingeleisige normalspurige Secundärbahn gebaut, wird als solche betrieben und schliesst in Altdamm resp. demnächst in Colberg an die Bezirke der Königlichen Eisenbahn-Directionen zu Berlin resp. Bromberg an. Die Commission hat sich für die Aufnahme der Direction der Altdamm - Colberger Eisenbahngesellschaft in den Verein ausgesprochen, das statutenmässige Abstimmungsverfahren über den Aufnahmeantrag ist eingeleitet worden.*)

Ueber die Aufnahmeanträge der Direction der K. K. Militärbahn Banjaluka - Doberlin und der Direction der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft wird in einer am 30. d. M. in Breslau stattfindenden Sitzung der Commission für das Vereinsstatut Beschluss gefasst werden.

Die vorgenannte Militärbahn wurde seinerzeit von der Betriebsgesellschaft der Europäisch-Türkischen Eisenbahnen erbaut und vom 24. December 1872 bis 14. November 1875 betrieben, die Gesellschaft hat jedoch nie Eigenthumsrechte auf die Bahnlinie besessen. Zur Zeit der Occupation Bosniens und Herzegowina wurde die Strecke Banjaluka - Doberlin, nach Ausführung grösserer Ameliorirungsarbeiten durch die Militärdetachements der Feldeisenbahn-Abtheilungen, am 1. December 1878 (bis zu diesem Tage war der Betrieb eingestellt gewesen) theilweise und am 24. März 1879 der ganzen Länge nach (101 km) als „K. K. Militärbahn Banjaluka - Doberlin“ dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. In Doberlin ist directer Schienenanschluss an die Linien der Ungarischen Staatsbahn.

Die Stargard-Cüstriner Bahn wird voraussichtlich erst am 15. August cr. dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben werden. Sie ist 98,2 km lang, als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird auch als solche betrieben werden. In Stargard und Cüstrin ist directer Schienenanschluss an die Linien der Preussischen Staatseisenbahnen.

*) Siehe unter Vereins-Nachrichten S. 763.

c) Der Aufnahmeantrag des Verwaltungsraths der K. K. priv. Böhmischen Commerzialbahnen in Wien ist von der Commission für das Vereinsstatut bekanntlich abgelehnt worden, es ist deshalb gemäss § 3 Ziffer 2 des Vereinsstatuts die Entscheidung der Generalversammlung einzuholen. Zu diesem Zwecke ist der Gegenstand unter No. II auf die Tagesordnung gesetzt worden.

d) Ein fernerer von der Direction der Számosthaler Bahn in Dées in Siebenbürgen gestellter Aufnahmeantrag wurde von der Commission abgelehnt, weil die Länge der eigenen Strecken dieser Bahn weniger als 50 km beträgt (cfr. § 2 Ziffer 2 a des Vereinsstatuts). Eine Beschlussfassung der Generalversammlung über diesen Antrag ist nicht erforderlich. Die Anwendung der Vereinsbestimmungen auf den Verkehr der Számosthaler Bahn mit den Vereinsbahnen würde nach § 4 des Vereinsstatuts zulässig sein, ein dahin gehender Antrag ist aber bis jetzt nicht gestellt worden.

e) Zu erwähnen dürfte an dieser Stelle noch sein, dass die Berliner Ringbahn, welche bisher dem Vereine nicht angehörte, am 1. Januar cr. in den Verein aufgenommen worden ist.

6. Anschluss von Bahnen unter 50 km Länge an den Verein nach Massgabe des § 4 des Vereinsstatuts.

a) Dass von der Betriebsverwaltung der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn die Anwendung der Vereinsbestimmungen auf ihren Verkehr mit den Vereinsbahnen beantragt worden war, ist bereits in unserem, der vorjährigen Kölner Generalversammlung erstatteten Jahresberichte (cfr. No. 5) erwähnt worden. Da der von der Commission befürwortete Antrag auf keiner Seite Widerspruch fand, so konnte derselbe für perfect erklärt werden.

Zur Zeit sind folgende Bahnen dem Vereine nach Massgabe des § 4 des Vereinsstatuts angeschlossen:

die Bahn des Georgs - Marienhütten- und Bergwerksvereins (8,2 km),
die Bahn Fröttstedt-Friedrichroda (9 km),
die Bahn Parchim-Ludwigslust (26 km),
die Bahn Wutha-Ruhla (8 km),
die Bahn Paulinenaue-Neu-Ruppin (28 km).

b) In neuerer Zeit ist — veranlasst durch den Bau und die Inbetriebsetzung einer grösseren Zahl von Local- und Nebenbahnen mit nur geringer Längenausdehnung und wenigen Betriebsmitteln — die Frage wiederholt erörtert worden, ob es sich nicht empfehle, die Wagen solcher kleinen Eisenbahnen, welche wegen nicht zureichender Länge in den Verein nicht aufgenommen werden können — mögen dieselben nun nach Massgabe des § 4 des Statuts dem Vereine affiliirt werden oder nicht — nur unter der Bedingung auf den Vereinsbahnen zuzulassen, dass dieselben als Eigenthum der einführenden Vereinsbahnen zu gelten haben und mit deren Firma zu versehen sind. Die Anregung zur Discutirung dieser Frage ging von der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg aus, worauf die geschäftsführende Direction in einem Circularschreiben vom 31. Januar cr. unter speciellerer Darlegung des Sach- und Rechtsverhältnisses zur Anmeldung bestimmt formulirter Anträge aufforderte, da die von der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg gegebenen Anregungen zu allgemein gehalten waren, um etwaigen Commissionsverhandlungen als Grundlage zu dienen.

Es ist nunmehr von der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt der Antrag gestellt worden, das Alinea 1 des § 28 des Vereins-Wagenregulativs anderweit wie folgt festzustellen:

„Die Bestimmungen dieses Regulativs finden nicht nur Anwendung auf Wagen, welche Eigenthum einzelner Verwaltungen sind, sondern auch auf gemeinschaftliche Wagen mehrerer Verwaltungen, auf Wagen solcher im Vereinsgebiete belegener Bahnen, welche Anschluss an eine Vereinsbahn haben, aber wegen nicht genügender Länge dem Vereine nicht beitreten können oder wollen, sowie auf Privaten gehörige Wagen. Die zuletzt genannten beiden Wagengattungen müssen jedoch durch Anschrift der einführenden, resp. derjenigen Vereinsbahn, welche die Abrechnung der Wagenmiethe für die Wageneigenthümerin übernommen hat, als zum Wagenpark dieser Bahn gehörig bezeichnet sein.“

Die alsbaldige Regelung der zur Sprache gebrachten Frage ist unseres Erachtens als ein dringendes Bedürfniss anzusehen. Eine angemessene Vorbereitung des Antrages für die Beschlussnahme der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung ist jedoch nicht mehr ausführbar. Es wird beantragt:

die Generalversammlung wolle den obigen Antrag der Commission für das Vereins-Wagenregulativ zur selbstständigen Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in § 11 (No. 2) und § 13 des Vereinsstatuts überweisen.

7. Verzeichniss der Vereinsmitglieder.

Unter Berücksichtigung der sub 1, 2, 4 und 5 dieses Berichts bezeichneten Aenderungen besteht der Verein gegenwärtig aus folgenden Mitgliedern:

	1. Sitz	2. Im Betriebe km	3. Stimmen nach dem V.-Statut
A. Deutsche Verwaltungen.			
1. Direction der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft	Aachen	31,98	1
2. Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft zugleich für die Schleswigschen Eisenbahnen und die Kreis Oldenburger Eisenbahn.	Altona	541,01	4
3. Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen	Carlsruhe	1 313,00	7
4. Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung	München	4 256,77	13
5. Königliche Eisenbahndirection zu Berlin zugleich für die Angermünde-Schwedter, Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Dresdener Eisenbahn.	Berlin	2 573,66	10
6. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zugleich für die Oberlausitzer Eisenbahn.	Berlin	574,29	4
7. Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn	Berlin	329,22	3
8. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft	Berlin	457,84	4
9. Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zugleich für Goslar-Vienenburg (Preussische Staatseisenbahn) und Salzderhelden-Einbeck.	Braunschweig	357,06	3
10. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft	Breslau	601,25	5
11. Direction der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft (Preussische Abtheilung)	Poln. Wartenberg	55,34	1
12. Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg	Bromberg	2 572,40	10
13. Direction der Crefelder Eisenbahngesellschaft	Crefeld	59,89	1
14. Direction der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft	Dortmund	108,94	2
15. Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld	Elberfeld	1 435,87	7
16. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zugleich für die Wilhelm-Luxemburgbahn.	Strassburg	1 424,48	7
17. Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt	Erfurt	517,25	4
18. Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft	Lübeck	33,00	1
19. Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M.	Frankfurt a. M.	1 146,08	6
20. Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft	Braunschweig	27,90	1
21. Königliche Eisenbahndirection zu Hannover	Hannover	1 887,95	8
22. Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft	Mainz	714,33	5
23. Direction der Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft	Glückstadt	96,50	1
24. Direction der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft	Kiel	78,80	1
25. Verwaltungsrath der Kirchheimer Eisenbahngesellschaft (ohne Stimmrecht)	Kirchheim u. T.	6,26	—
26. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln	Köln	1 366,03	7
27. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln zugleich für die Münster-Enscheder Eisenbahn.	Köln	1 784,21	8
28. Directorium der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth)	Nürnberg	6,04	1
29. Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft	Lübeck	113,94	2
30. Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg zugleich für die Langwedel-Uelzener Eisenbahn.	Magdeburg	1 474,51	7
31. Direction der Main-Neckarbahn	Darmstadt	104,22	2
32. Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft	Danzig	142,92	2
33. Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft	Schwerin	353,02	3
34. Königliche Direction der Militär-Eisenbahn	Berlin	15,13	1
35. Direction der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft	Nordhausen	131,05	2
36. Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen	Giessen	175,77	2
37. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zugleich für die Stargard-Posener Eisenbahn.	Breslau	1 583,60	8
38. Direction der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft	Breslau	159,71	2
39. Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahndirection (Die secundäre Bahn Ocholt-Westerstede, 7,0 km lang, gehört dem Vereine nicht an.)	Oldenburg	346,41	3
40. Verwaltungsrath der Ostpreussischen Südbahngesellschaft	Königsberg i. Pr.	243,16	2
41. Direction der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen	619,45	5
42. Direction der Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft	Posen	203,70	2
43. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft	Breslau	320,47	3
44. Direction der Saal-Eisenbahngesellschaft	Jena	74,76	1
45. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen (zugleich für d. Zittau-Reichenberger, Altenburg-Zeitzer und Gaschwitz-Meuselwitzer Privatbahnen).	Dresden	2 125,85	9
46. Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft	Tilsit	53,93	1
47. Direction der Unter-Elbeschen Eisenbahngesellschaft	Harburg	105,40	2
48. Direction der Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft	Weimar	68,11	1
49. Direction der Werra-Eisenbahngesellschaft	Meiningen	178,75	2
50. Direction der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft	Neumünster	89,30	1
51. Generaldirection der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen	Stuttgart	1 528,91	8
B. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen.			
52. Direction der K. priv. Alföld-Fiumaner Eisenbahn (Grosswardein-Essegg)	Budapest	392,80	3
53. Direction der Arad-Körösvölgyer Eisenbahn	Arad	89,66	1
54. Direction der Arad-Temesvárer Eisenbahn	Budapest	57,15	1
55. Verwaltungsrath der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft	Teplitz	156,34	2
56. Direction der Battaszek-Dombovar-Zakanyer (Donau-Drau-) Eisenbahn	Budapest	166,19	2
57. Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Prag	180,96	2
58. Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Westbahn zugleich für die Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn.	Wien	345,84	3

	1.	2.	3.
59. Verwaltungsrath der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn	Prag	454,30	4
60. Verwaltungsrath der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn	Teplitz	110,49	2
61. K. K. Betriebsverwalter der Erzherzog Albrechtbahn	Wien	182,62	2
62. Direction der K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	Budapest	68,05	1
63. Verwaltungsrath der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn	Wien	593,74	4
64. Verwaltungsrath der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft	Wien	106,33	2
65. Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zugleich für die Mährisch-Schlesische Nordbahn, Ostrau-Friedlander und Kremsierer Eisenbahn.	Wien	903,68	6
66. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn	Wien	716,95	5
67. Direction der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft	Budapest	421,44	4
68. Verwaltungsrath der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft	Wien	580,62	4
69. Verwaltungsrath der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn	Wien	117,36	2
70. Verwaltungsrath der Mährisch-Schlesischen Centralbahn zugleich für die Staatsbahnen Erbersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt.	Wien	188,96	2
71. Administration der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.	Wien	68,27	1
72. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn	Wien	932,26	6
73. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft	Wien	2 013,71	9
74. K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien	Wien	2 083,91	9
75. Verwaltungsrath der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)	Prag	264,16	3
76. Verwaltungsrath der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn	Prag	164,61	2
77. Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	Budapest	117,78	2
78. Direction der K. priv. Ersten Siebenbürger Eisenbahn	Budapest	290,26	3
79. Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahngesellschaft zugleich für die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter, Leoben-Vordernberger Eisenbahn, Istrianer Staatsbahn und die Staatsbahnstrecken Unterdrauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag-Neuberg.	Wien	2 450,26	9
80. Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Wien	285,07	3
81. Verwaltungsrath der K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft	Prag	120,79	2
82. Verwaltungsrath der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn zugleich für die Dniesterbahn und Tarnow-Leluchower Staatseisenbahn.	Wien	531,03	4
83. Direction der Ungarischen Nordost-Eisenbahn	Budapest	580,00	4
84. Directionsrath der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen	Budapest	2 764,84	10
85. Direction der Ungarischen Westbahn	Budapest	375,59	3
86. Verwaltungsrath der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang	Wien	88,89	1
C. Luxemburgische Verwaltungen.			
87. Verwaltungsrath der Prinz Heinrich-Eisenbahngesellschaft	Luxemburg	146,24	2
D. Andere Vereinsverwaltungen.			
88. Verwaltungsrath der Chimay-Eisenbahngesellschaft	Chimay (Belgien)	59,63	1
89. Generaldirection der Grand Central Belge Eisenbahn zugleich für die Aachen-Mastrichter Eisenbahn.	Brüssel	617,24	5
90. Administrationsrath der Holländischen Eisenbahngesellschaft	Amsterdam	353,08	3
91. Direction der Lüttich-Mastrichter Eisenbahngesellschaft	Lüttich	29,08	1
92. Administrationsbehörde der Niederländischen Central-Eisenbahn	Utrecht	103,09	2
93. Direction der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft zugleich für die Leiden-Woerdener Eisenbahn.	Utrecht	259,45	3
94. Generaldirection der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen zugleich für die Lüttich-Limburger und Almelo-Salzbergener Privatbahnen.	Utrecht	1 116,72	6
95. Direction der Niederländischen Südost-Eisenbahngesellschaft	Haag	65,88	1
96. Direction der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft	Gennep	100,37	2
97. Königliche Direction der Rumänischen Eisenbahnen zugleich für die Privatbahn Buzeu-Mârâsesci.	Bucarest	1 165,40	6
98. Direction der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn	Warschau	506,42	4
	zusammen	58 056,93	355

Hiervon kommen auf die Gruppe

A. Deutsche Bahnen	34 569,42 km	und	196	Stimmen,
B. Oesterreichisch-Ungarische B.	18 964,91 „	„	123	„
C. Luxemburgische Bahnen	146,24 „	„	2	„
D. Andere Vereinsbahnen	4 376,36 „	„	34	„
wie oben	58 056,93 km	und	355	Stimmen.

Die Vereinsbahnen hatten Mitte Juli 1881 eine Ausdehnung von 56 864,62 km, es ist mithin die gegenwärtige Betriebslänge um 1 192,31 km grösser.

8. Vereinsstatut.

Nachdem der zu No. XXIV der Tagesordnung der vorjährigen ordentlichen Generalversammlung gefasste Beschluss perfect geworden war, ist diesem Beschlusse gemäss der I. Nachtrag zum Vereinsstatut im November v. J. zur Ausgabe gekommen.

Durch Circularschreiben vom 13. März und vom 20. ejusd. hatte die geschäftsführende Direction auf einige Unvollkommenheiten des Vereinsstatuts aufmerksam gemacht. Die Commission, in deren letzter Sitzung die zur Sprache gebrachten Puncte näher erörtert wurden, hielt zwar die von der geschäftsführenden Direction gegebenen Anregungen als geeignet zur weiteren Verfolgung, sie war aber der Meinung, dass es zweckmässiger erscheine, die berührten Punkte nicht für sich allein zu ordnen, sondern zunächst noch näher zu prüfen, ob durch das Eingehen auf dieselben nicht auch andere Bestimmungen des Statuts beeinflusst werden; die Commission glaubte deshalb die Beschlussfassung umsomehr bis zu einer späteren Sitzung vertagen zu sollen, als ihr die Angelegenheit nicht in dem Masse dringlich erschien, um noch die bevorstehende Generalversammlung mit derselben zu befassen, sie behielt sich indessen vor, die Angelegenheit in einer der nächsten Sitzungen wieder aufzunehmen.

9. Vereinskarten-Reglement.

Die Gültigkeit der transitorischen Bestimmung in Alinea 5 unter No. 1 in § 2 des Vereinskarten-Reglements, wonach hinsichtlich der Mitgliedskarten der Bestand des letzten December 1879 in der Weise bis zum Ende des Jahres 1881 aufrecht erhalten werden sollte, dass die Mitglieder, welche sich ult. 1879 im Besitze von Vereinskarten befanden, bis dahin 1881 in deren Besitze verblieben, hatte mit dem 31. December 1881 aufgehört und es sind seit dem 1. Januar cr. auch in Betreff der Mitgliedskarten die Bestimmungen des Vereinskarten-Reglements stricte zur Anwendung gekommen.

Am 1. Januar 1880 befanden sich 862 Mitgliedskarten im Umlauf, deren Zahl sich bis Anfangs dieses Jahres in Folge der uneingeschränkten Durchführung des Vereinskarten-Reglements sowie theilweise durch die im Laufe dieser zwei Jahre eingetretenen Verschmelzungen verschiedener Bahnen um ca. 200 vermindert hat.

Einige Meinungsverschiedenheiten zwischen der geschäftsführenden Direction und mehreren Vereinsverwaltungen über die Berechtigung zum Empfang von Vereinskarten wurden durch Entscheidung der Commission zum Austrag gebracht, welche bei diesem Anlasse zugleich in Erledigung der Anträge der geschäftsführenden Direction und in Uebereinstimmung mit letzterer, folgende, für die Beurtheilung des Vereinskarten-Anspruchs künftig massgebenden Declarationsbeschlüsse fasste:

a) Die in der Bestimmung unter 2a im § 1 des Vereinskarten-Reglements geforderte „fachmännische Berufsthätigkeit" muss ausschliesslich demjenigen Unternehmen gewidmet sein, für welches die Vereinskarten gefordert werden.

b) Die Bestimmungen unter 2b a. a. O. ist cumulativ aufzufassen, dergestalt, dass bei dem Fehler auch nur Einer der dort bezeichneten Voraussetzungen die Berechtigung zum Empfang einer Vereinskarte verneint werden muss. Auch ist es, was die Bestimmungen unter 2b a. a. O. betrifft, nicht genügend, dass die Person, für welche eine Vereinskarte in Anspruch genommen wird, in einem Orte des betreffenden Staatsverbandes dauernd feste Wohnung genommen hat, sondern der Betreffende muss an diesem Orte auch dauernd wohnen.

10. Uebernahme der General-Saldirungsstelle auf den Verein.

Der von der Tagesordnung der vorjährigen ordentlichen Generalversammlung (No. X) abgesetzte bezügliche Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn wird der diesjährigen Generalversammlung unter No. III der Tagesordnung zur Beschlussnahme unterbreitet werden.

11. Vereins-Betriebsreglement.

Im letzten Geschäftsjahre sind die Nachträge II, III und IV zum Vereins-Betriebsreglement ausgegeben worden.

Zwei das Betriebsreglement des Vereins betreffende Anträge stehen unter den Nummern V und VII auf der Tagesordnung.

12. Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.

Der im October 1881 ausgegebene Nachtrag II zum Uebereinkommen enthält die den perfect gewordenen Beschlüssen zu den Nummern IV und VI der vorjährigen Generalversammlung entsprechenden Aenderungen, sowie — in Gemässheit des gleichfalls perfect gewordenen Beschlusses zu No. IX der Tagesordnung — einige Ergänzungen des Verschleppungsübereinkommens (Anhang I des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Die durch den vom 1. April cr. ab gültigen Nachtrag III eingeführten Bestimmungen über die Zulässigkeit der eilgutmässigen Beförderung der Güter gründen sich auf einen perfect gewordenen Beschluss der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, welcher dieser schon in der vorjährigen ordentlichen Generalversammlung unter No. 5 der Tagesordnung verhandelte Gegenstand zur selbstständigen Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in § 11 (No. 2) und § 13 des Vereinsstatuts überwiesen worden war.

Die Einführung des Nachtrags ist in Oesterreich-Ungarn insofern auf Schwierigkeiten gestossen, als dort ausser den unter No. 1 der Anlage D zum Vereins-Betriebsreglement aufgeführten Gegenständen auch noch die unter No. II, III, XIV und XV dieser Anlage genannten Artikel gemäss Anlage E zum Vereins-Betriebsreglement von der eilgutmässigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind.

Es besteht hiernach für die Oesterreich-Ungarischen Vereinsverwaltungen ein thatsächliches, in polizeilichen Verbotsbestimmungen begründetes Hinderniss, die in dem Nachtrage III gegebenen Vorschriften uneingeschränkt in Anwendung zu bringen, die qu. Vorschriften bedürfen deshalb einer entsprechenden, die obige Thatsache berücksichtigenden Abänderung.

Einige, das Uebereinkommen betreffende Anträge stehen unter den Nummern IV, VI und VIII auf der Tagesordnung.

13. Verschleppungsübereinkommen.

Drei auf Abänderung des Verschleppungsübereinkommens gerichtete Anträge stehen unter den Nummern IX, X und XI auf der Tagesordnung.

14. Uebereinkommen über den Dienstdepeschen-Verkehr.

Dem von einer Commission ad hoc ausgearbeiteten Entwurfe eines neuen Uebereinkommens war bekanntlich von mehr als einem Zehntel der betheiligten Stimmen die Genehmigung versagt worden und es musste deshalb einstweilen bei dem älteren Uebereinkommen vom 13. December 1876 verbleiben (cf. No. 13 des Jahresberichts für die vorjährige Kölner Generalversammlung).

Später haben jedoch die dissentirenden Verwaltungen ihren Widerspruch zurückgezogen und das neue Uebereinkommen (nebst alphabetischer Uebersicht der demselben beigetretenen Verwaltungen unter Angabe der abgekürzten Adressen zur Bezeichnung der Dienststellen in Diensttelegrammen) ist mit Gültigkeit vom 1. September 1881 ab zur Einführung gekommen.

15. Vereins-Wagenregulativ.

Im November v. J. ist — mit Gültigkeit vom 1. December pr. ab — der den perfect gewordenen Beschlüssen zu den Nummern XVII und XX der Tagesordnung der vorjährigen Kölner Generalversammlung entsprechende Nachtrag I zum Regulativ ausgegeben worden.

Mehrere auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs gerichtete Anträge stehen unter den Nummern XIII bis incl. XVII auf der Tagesordnung. Der unter No. XVIII auf die Tagesordnung gesetzte Antrag ist zurückgezogen worden.

16. Bestimmungen über die Reinigung und Desinfection der zum Viehtransport benutzten Wagen.

a) Die zu Pos. XVII der Tagesordnung der vorjährigen (Kölner) Generalversammlung vereinbarten Bestimmungen über die Reinigung und Desinfection der zum Viehtransport benutzten Wagen sind unter dem neuen Paragraphen 17a in das Vereins-Wagenregulativ aufgenommen und durch den unter No. 15 dieses Berichts erwähnten, vom 1. December pr. ab gültigen I. Nachtrag zum Regulativ publicirt worden.

Gegen die Höhe der in den „Bestimmungen" auf 10 ℳ festgesetzten Pauschalentschädigung für die ordnungsmässige Reinigung bezw. Desinfection eines Wagens waren schon bei der Erklärung über den bezüglichen Generalversammlungs-Beschluss von Seiten der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft Bedenken erhoben worden. Die genannte Verwaltung war der Meinung, dass der den Betrag der Selbstkosten um das Mehrfache übersteigende Betrag von 10 ℳ den Charakter einer Strafe für unterlassene ordnungsmässige Reinigung trage und dass häufig der Fall eintreten werde, dass von übereifrigen oder ängstlichen Beamten thatsächlich gereinigte und desinficirte Wagen als nicht ordnungsmässig gereinigt etc. erachtet werden würden. Die Massregel, dass der Thatbestand von mindestens zwei Beamten zu Protocoll festgestellt werden müsse, vermöge gegen die rigorose Anwendung der betreffenden Regulativbestimmung nicht zu schützen, durch diese Bestimmung würden vielmehr gerade diejenigen Verwaltungen, welche bei der Beförderung von Vieh hauptsächlich als Empfangsverwaltungen in Betracht kämen, gegenüber den übrigen bei der Viehversendung betheiligten Verwaltungen vorzugsweise und erheblicher als durch die bisher zur Erhebung gelangten Beträge geschädigt.

Das Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft findet die Berlin-Hamburger Seits ausgesprochenen Bedenken durch die seit dem Bestehen der qu. Regulativbestimmung gesammelten Erfahrungen bestätigt, das Directorium ist deshalb der Ansicht, dass nur die Selbstkosten vergütet werden sollten, wenn die Nothwendigkeit der nachträglichen Reinigung und Desinfection wirklich nachgewiesen werde, und ersucht um Ueberweisung dieser Angelegenheit an die Commission für das Vereins-Wagenregulativ.

Die Direction der Main-Neckarbahn wendet sich, veranlasst durch die Ausführungen des Directoriums der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft, gleichfalls gegen die in dem neuen § 17a des Vereins-Wagenregulativs getroffenen Festsetzungen. Sie hält die auf 10 ℳ normirte Pauschalentschädigung gleichfalls für zu hoch, abänderungsbedürftig erscheint ihr indessen vorzugsweise die von der Regresspflicht handelnde Bestimmung in Alinea 4, durch welche die regresspflichtige Verwaltung etwaigen unberechtigten Beanstandungen schutzlos preisgegeben sei, indem es nur der Uebereinstimmung zweier Bediensteten bedürfe, um Etwas zu finden, was möglicher Weise gar nicht oder doch nur in geringem Grade vorhanden sei. Die Main-Neckarbahn macht auf die Gefahren aufmerksam, welche in der bei einzelnen Bahnen eingeführten Betheiligung der Uebernahmebeamten an dem einzuziehenden Strafbetrage liegen. Hierdurch werde den betreffenden Bediensteten die Versuchung nahegelegt, durch ungerechtfertigte Beanstandungen von Wagen ihren Verdienst zu erhöhen.

Die Regresspflicht der das Vieh entladenden Verwaltung erscheine besonders in dem Fall nicht berechtigt, wenn der betreffende Wagen schon andere Bahnen unbeanstandet passirt habe, oder wenn die desinficirende Verwaltung nicht auch zugleich Wiederbeladung vornehme, es müsse in letzterem Falle vielmehr diejenige Verwaltung regresspflichtig sein, welche den Wagen zuletzt beladen habe.

Die geschäftsführende Direction hat sich nicht in der Lage gesehen, den von den vorgenannten beiden letztgenannten Eisenbahnverwaltungen ausgehenden Anregungen weitere Folge zu geben, weil die zur Sprache gebrachte Frage in einer den Wünschen und Absichten der betreffenden Verwaltungen entsprechen-

den Weise nur durch eine Abänderung der einschlägigen Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs erledigt werden kann. Da bestimmt formulirte Anträge nicht eingebracht worden sind, so hat die geschäftsführende Direction dem auf Ueberweisung der Angelegenheit an die Commission für das Vereins-Wagenregulativ gerichteten Wunsche vorläufig nicht zu entsprechen vermocht.

Gleichwohl ist diese Frage im Jahresberichte specieller behandelt worden, um der Generalversammlung Gelegenheit zu einer Beschlussfassung darüber zu geben, ob sie die Aufnahme von Verhandlungen zum Zwecke der Abänderung der Bestimmungen des § 17a für angezeigt hält. Bejahenden Falls wäre indessen zu wünschen, dass die Abänderungsanträge bestimmt formulirt werden, damit die Commission eine geeignete Grundlage für ihre Berathungen erhalte. In letzterer Beziehung scheint ein von der Direction der Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft ausgehender Vorschlag Beachtung zu verdienen, dahingehend, dass auch bei beladen übergebenen Wagen (cfr. § 17a Alin. 3 sub a) die Regressnahme, und zwar an diejenige Verwaltung gestattet sein müsse, welche den betreffenden Wagen nach seiner Benutzung zum Viehtransport zuerst und in einer Weise beladen liess und der Nachbarbahn zuführte, dass die letztere eine Revision in Bezug auf ordnungsmässig bewirkte Reinigung und Desinfection nicht mehr vornehmen kann.

b) Von dem Erfolge der auf Grund der Beschlussfassung zu No. XVIII (sub C) der Tagesordnung der vorjährigen (Kölner) Generalversammlung zunächst an die Deutschen Reichs- und Staatsbehörden gerichteten Antrages, steht eine Abänderung der in Ausführung des Desinfectionsgesetzes vom 25. Februar 1876 erlassenen Verordnung hinsichtlich der in der letzteren angeordneten Desinfectionsmethoden in Aussicht und es erscheint mit Rücksicht hierauf der Deutschen Reichsregierung nicht rathsam, die bereits als abänderungsbedürftig erkannten Deutschen (bezw. gleichlautenden Oesterreichischen) Bestimmungen jetzt noch zum Ausgangspunkte für die Gewährung von Vergünstigungen im Verkehre mit dem Auslande zu machen. Es werde vielmehr zunächst der Abschluss der Revision der Deutschen Vorschriften abzuwarten und alsdann vor weiteren Entschliessungen zu berücksichtigen sein, in wieweit die einzelnen Regierungen des Auslandes, auf deren Gebiet sich der Verein erstreckt, geneigt und im Stande sein würden, die erforderlichen Garantien für eine sorgfältige Durchführung der als zuverlässig erprobten Desinfectionsmethoden in ihren Staatsgebieten zu bieten.

Nach eingezogenen Informationen sind die Revisionsarbeiten noch nicht zum Abschluss gekommen, und hat man deshalb die Angelegenheit einstweilen auf sich beruhen lassen müssen.

17. Vereins-Kilometerzeiger.

Die in den Kilometerzeigern eintretenden Veränderungen werden allmonatlich durch Nachträge zur Kenntniss der Vereinsverwaltungen gebracht.

18. Ausgabe eines Vereins-Wagenpark-Verzeichnisses.

Die bezüglichen Verhandlungen (cfr. a. No. 17 des Jahresberichts für die vorjährige Generalversammlung) haben zur Aufstellung bestimmter Vorschläge geführt, über welche von der Generalversammlung bei No. XII der Tagesordnung Beschluss zu fassen ist.

19. Adressen der Wagen-Verwaltungen.

Zu der neuen, vom 15. Juli v. J. ab gültigen Ausgabe des Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen ist am 1. Febr. cr. der I. Nachtrag erschienen. Der zweite, alle seit Ausgabe des I. Nachtrages eingetretenen Aenderungen enthaltende Nachtrag wird binnen wenigen Wochen ausgegeben werden und auch die Eigenthumsmerkmale der Wagen der Italienischen Bahnen und die Adressen der letzteren enthalten, was von verschiedenen Seiten mit Rücksicht auf den durch die Eröffnung der Gotthardbahn erleichterten Uebergang Italienischer Wagen auf die Bahnen des Vereins als sehr erwünscht bezeichnet worden war. Die Adressen der Schweizerischen Wagenverwaltungen und die Eigenthumsmerkmale der Güterwagen der Schweizerischen Bahnen haben bekanntlich in der neuen Ausgabe des Verzeichnisses bereits Aufnahme gefunden.

20. Herstellung technischer Einheit im Eisenbahnwesen.

Die zu No. III der Tagesordnung der vorjährigen (Kölner) Generalversammlung beschlossene Denkschrift des Vereins, betreffend die Begutachtung des Schweizerischen Entwurfs der Herstellung technischer Einheit für den internationalen Verkehr von Rollmaterial, ist von uns mit einer Französischen Uebersetzung dem Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement (von welchem die Einladung zur Begutachtung ausging), sowie den Hohen Regierungen in Berlin, Wien, Budapest, Paris und Rom, mit denen die Schweizerische Regierung in dieser Angelegenheit gleichfalls in Verbindung getreten war, überreicht.

Die in dieser Denkschrift offen gelassene Frage der Herstellung internationaler Constructionsprofile für Personen- und für Güterwagen ist inzwischen Gegenstand weiterer Verhandlungen im Schoosse der Commission für technische und Betriebsangelegenheiten gewesen und hat vorläufig zu der Aufstellung eines Fragenheftes geführt, welches den Vereinsverwaltungen unter dem Ersuchen um Ausfüllung übersandt worden ist.

21. Technische Vereinbarungen.

Die schon vor zwei Jahren eingeleitete Revision der zur Zeit geltenden technischen Vereinbarungen für Haupteisenbahnen hat mit der Berathung der am 19. und 20. Mai cr. in Graz abgehaltenen Technikerversammlung des Vereins über den ihr vorgelegten, von der technischen Commission ausgearbeiteten Entwurf ihren vorläufigen Abschluss gefunden. Ueber den aus diesen Berathungen hervorgegangenen Entwurf hat die Generalversammlung bei No. XIX der Tagesordnung zu beschliessen.

22. Grundzüge für Secundärbahnen.

Abänderungsanträge zu den von der Münchener Generalversammlung (1876) angenommenen Grundzügen sind auch im laufenden Berichtsjahre nicht gestellt worden.

23. Anlage und Construction von Strassen- und Zahnrad-Bahnen.

Die Beantwortungen der von der betreffenden Subcommission aufgestellten Fragen (siehe No. 22 des letzten Jahresberichts) sind bei der Bearbeitung einer „Sammlung von Daten und Erfahrungen über Strassen- und Zahnrad-Bahnen“ nutzbar gemacht worden, welche als VIII. Supplementband zum technischen Vereinsorgane publicirt werden wird.

Von der technischen Commission ist der Wunsch ausgesprochen worden, dass eine Anzahl Exemplare dieser „Sammlung etc.“ (zu welcher 25 Zeichnungen und 48 Holzschnitte gehören) für die Vereinsverwaltungen und für diejenigen Verwaltungen von Strassen- und Zahnrad-Bahnen erworben werden möchten, deren Mittheilungen in der Sammlung etc. verwerthet worden sind und wird in dieser Richtung die Generalversammlung zu beschliessen haben.

24. Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten etc.

Im Februar d. J. sind durch den I. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement einige Aenderungen in dem Anhange zu den Tarifbestimmungen etc. publicirt worden.

Ueber den Antrag zu No. XIV der Tagesordnung der vorjährigen (Kölner) Generalversammlung wurde bekanntlich ein Beschluss nicht gefasst, die Angelegenheit vielmehr an die Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur selbstständigen Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in § 11 (No. 2) und § 13 des Vereinsstatuts zurückverwiesen. Die Commission hat sich abermals mit der Frage beschäftigt, der von ihr gefasste Beschluss wird voraussichtlich perfect werden.

Ein Antrag auf Abänderung der Bestimmung unter B No. 5 Alinea 2 ist neuerlich von der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien gestellt und der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehres überwiesen worden; über denselben ist jedoch von der diesjährigen Generalversammlung nicht Beschluss zu fassen.

25. Classification von Eisen und Stahl.

Von der letzten ordentlichen Generalversammlung war (cfr. No. I Pos. 25 der Tagesordnung) beschlossen worden, dass die Resultate der Zerreissproben und der etwa sonst veranstalteten Proben aller untersuchten Stäbe, sowie die später in der Praxis mit den untersuchten Materialien gemachten Erfahrungen nicht mehr quartaliter, sondern jährlich, und zwar zum 1. October jeden Jahres, der geschäftsführenden Direction zur weiteren Bearbeitung eingesandt werden sollen.

Inzwischen war der geschäftsführenden Direction ein weitschichtiges, die Resultate der in den Jahren 1879 und 1880 ausgeführten Versuche betreffendes Material übersandt worden, welches von der technischen Commission übersichtlich zusammengestellt wurde. Hierbei ergab sich indessen, dass aus dieser Arbeit brauchbare Schlüsse über die Qualität und die sonstigen Eigenschaften des verwendeten und untersuchten Materials nicht abgeleitet werden konnten, einerseits, weil das Tabellenformular nicht in allen Fällen zu den betreffenden Aufzeichnungen benutzt worden war, andererseits, weil in den weitaus meisten Fällen gerade diejenigen Rubriken (z. B. über das Profil der verwendeten Schiene, das Datum der Verlegung und der Wiederaufnahme, über das Aussehen der Bruchfläche u. s. w.), deren Inhalt von erheblichem Einfluss auf die weitere Nutzbarmachung der in der Zusammenstellung enthaltenen Angaben sein musste, von den Verwaltungen unausgefüllt gelassen waren. Es musste deshalb von der in Aussicht genommenen Veröffentlichung dieser Zusammenstellung Abstand genommen werden.

26. Prämiirung von Erfindungen.

Die Entscheidung über die Prämiirung der in Folge des Preisausschreibens vom 7. Januar 1880 angemeldeten Erfindungen und literarischen Erzeugnisse wird in einer noch vor Ablauf dieses Monats stattfindenden Sitzung der Prämiirungscommission erfolgen; deren Beschlüsse bedürfen der Genehmigung der Generalversammlung nicht.

27. Vereinszeitung und technisches Organ des Vereins.

Von dem — am 1. Mai cr. erfolgten — Uebergange der mit dem Verlage der Vereinszeitung verbundenen Rechnungs- und Expeditionsgeschäfte auf das Burau des Vereins sind die Vereinsverwaltungen durch Circularschreiben vom 19. April cr. benachrichtigt worden. Im Uebrigen findet sich nichts zu bemerken.

28. Vereinsstatistik.

Die „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" für das Etatsjahr 1880 haben dieses Jahr einige Monate früher fertig gestellt werden können und sind bereits im Monat Mai cr. vertheilt worden.

Den Fragebogen zur Eintragung der statistischen Nachrichten für das Etatsjahr 1881 haben die Vereinsverwaltungen mit Circularschreiben vom 11. Mai cr. erhalten.

29. Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse des Beamtenpersonals.

Die eine Reform dieser Statistik betreffenden Beschlüsse zu No. XXIII der Tagesordnung der vorjährigen (Kölner) Generalversammlung sind perfect geworden.

Der noch nach den früher gültigen Principien bearbeitete sechste, das Erhebungsjahr 1880 betreffende Nachtrag zur Invaliditäts- und Mortalitäts- etc. Statistik ist mit Circularschreiben vom 23. Januar cr. an alle Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Der siebente, das Erhebungsjahr 1881 betreffende Nachtrag zu dieser Statistik wird gleichfalls noch in bisheriger Weise bearbeitet werden, während die Erhebungen für die Invaliditäts- und Mortalitäts- etc. Statistik des laufenden Jahres bereits auf Grund der neuen, mit Circularschreiben vom 14. November pr. übersandten Formulare zu erfolgen hat.

Während die Führung der Mortalitäts- und Invaliditätsstatistik obligatorisch ist, ist die Betheiligung an der Erkrankungsstatistik nur denjenigen Verwaltungen empfohlen worden, welche einen geordneten bahnärztlichen Dienst haben; nur in einem Punkte ist auch der die Erkrankungsstatistik betreffende bezügliche Generalversammlungs-Beschluss bindend, insofern nämlich, als diejenigen Verwaltungen, welche sich der Erkrankungsstatistik anschliessen wollen, auch verpflichtet sind, diese Statistik in Uebereinstimmung mit den gefassten Beschlüssen zu führen. Auch die Formulare zu der Erkrankungsstatistik sind von der geschäftsführenden Direction zu beziehen.

Das von der geschäftsführenden Direction gesammelte Material einer Anzahl von Verwaltungen, welche schon in den Jahren 1880 und 1881 Aufzeichnungen für eine Erkrankungsstatistik gemacht hatten, sollte beschlussgemäss gleichfalls bearbeitet und zur Einsichtnahme für die Vereinsverwaltungen bereit gehalten werden. Die Bearbeitung des, das Erhebungsjahr 1880 betreffenden Materials ist beendet. Die hierbei gewonnenen Durchschnittsresultate dürften auch für weitere Kreise von Interesse sein, dieselben werden deshalb durch die Vereinszeitung alsbald veröffentlicht werden.

30. Statistik über die Dauer der Schienen.

In diesem Jahre wird die Schienenstatistik (die Berichtsjahre 1879, 1880 und 1881 umfassend) zum ersten Male nach den von der Baden-Badener Generalversammlung (cfr. No. XXI der Tagesordnung) vereinbarten Grundsätzen bearbeitet werden. Ein Theil des Untermaterials ist bei der geschäftsführenden Direction bereits eingegangen und wird zunächst der Revision unterworfen.

31. Vereinscasse.

Ueber die Verwaltung etc. der Vereinscasse wird zu No. XXIV der Tagesordnung mündlich berichtet werden.

32. Pensionsfonds für die Vereinsbeamten.

Die über die Verwaltung dieses Fonds aufgestellte Jahresrechnung ist nebst Belägen noch von der früheren geschäftsführenden Direction dem Curatorium (aus der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin und der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft bestehend), zur Prüfung vorgelegt worden. Das Curatorium wird bei No. XXV der Tagesordnung über das Ergebniss der Revision Bericht erstatten.

Nachdem die Geschäftsführung im Vereine auf die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft übergegangen ist, erscheint es nothwendig, dass die letztere aus dem Curatorium ausscheidet und eine andere Verwaltung an Stelle Berlin-Hamburgs in das Curatorium gewählt wird.

33. Ständige Commissionen.

Vorschläge über die vorzunehmenden Ergänzungswahlen für die ständigen Commissionen sind den Vereinsverwaltungen zugegangen. Ueber diese Vorschläge wird bei No. XXIII der Tagesordnung Beschluss zu fassen sein. (Fortsetzung folgt.)

Vereins-Nachrichten.

Aufnahme der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn in den Verein. Die Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft hatte bei der geschäftsführenden Direction des Vereins ihre Aufnahme in den Verein beantragt und ist Seitens der Vereins-Statuten-Commission die Genehmigung zur Aufnahme in den Verein bereits ausgesprochen worden, welcher die formelle Genehmigung der Vereinsverwaltungen voraussichtlich folgen wird.

Ueber die Verhältnisse der Antragstellerin wird Folgendes mitgetheilt: Die 122,13 km lange Alt-Damm-Colberger Bahn, von welcher am 1. April cr. die Theilstrecke Alt-Damm-Greifenberg in Pommern in einer Länge von 78,99 km dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre in vollem Umfange übergeben worden ist, verbindet nach ihrer Fertigstellung die Städte Alt-Damm und Colberg.

Die Bahn ist als eingeleisige normalspurige Secundärbahn gebaut, wird als solche betrieben und schliesst in Alt-Damm resp. Colberg an die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen Berlin und Bromberg an. Station Damm des erstgenannten Staatsbahnbezirks ist mit Station Alt-Damm der Alt-Damm-Colberger Bahn identisch und zweigt diese letztere Linie vom Bahnhofe Damm in unmittelbarem Geleisanschluss an die ehemalige Berlin-Stettiner Bahn ab.

Die Firma der Gesellschaft lautet: Alt-Damm-Colberger Eisenbahn; der Sitz derselben ist Stettin.

Der Vorstand der Gesellschaft soll aus 3 Mitgliedern bestehen, von denen mindestens eins besoldet sein muss, welches alsdann auch den Vorsitz führt. Unter mehreren besoldeten Mitgliedern wählt der Aufsichtsrath den Vorsitzenden.

Zum gültigen Zeichnen der Gesellschaftsfirma ist, so lange der Vorstand aus einem Mitgliede besteht, dessen oder seines Stellvertreters Unterschrift, wenn aber der Vorstand aus mehreren Mitgliedern besteht, die Unterschrift des Vorsitzenden oder seines Stellvertreters erforderlich.

Der Baumeister v. Haselberg zu Stettin ist für die Bauzeit zum besoldeten alleinigen Vorstande und sind als dessen Stellvertreter der Director a. D. Oelschlaeger und der Landesbaurath Schorss, beide zu Stettin, gewählt worden.

Der Aufsichtsrath besteht aus 9 Mitgliedern, von welchen nach Ablauf jeden Jahres 3 Mitglieder ausscheiden und mindestens zwei Drittel ihren Wohnsitz im Deutschen Reichsgebiete haben müssen.

Auf der bis jetzt eröffneten Strecke Alt-Damm-Greifenberg in Pommern kursiren täglich je zwei gemischte Züge in jeder Richtung.

Die Verwaltung befindet sich im Besitze eigenen Personals und einer Werkstätte, sowie eigenen Betriebsmaterials und zwar von 8 Locomotiven, 19 Personenwagen, 4 Gepäckwagen, 70 bedeckten und 60 offenen Güterwagen, 10 Etagewagen und 10 Langholzwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 24. Juli. (Politische Wochenschau. Bericht der Reichspost- und Telegraphenverwaltung. Concessionirung der Secundärbahn Schleswig-Angeln; Remscheid-Feld und Homberg-Mörs. Vorarbeiten für eine Preussisch-Sachsen-Weimarische Secundärbahn. Praust-Karthaus. Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft. Eisenbahn-Frachtcredite. Aenderung des Betriebsreglements. Vorbereitung der Staatsbahnverwaltung für den Herbstverkehr. Eröffnung der Bahn Stargard-Cüstrin. Eisenbahn auf der Insel Rügen. Actien-Umtausch verstaatlichter Bahnen. Gotthardbahn [Spiritus- und Kohlenexport]. Beschädigung von Schlesischen Bahnen durch Wolkenbrüche. Niederwald-Zahnradbahn. Unfälle beim Eisenbahnbetrieb.)

Die Entwickelung, welche die orientalischen Angelegenheiten nehmen, erhält ein fortwährend kritischeres Aussehen. England ist im Begriff ein erhebliches Heer nach Egypten einzuschiffen; in Frankreich und in der Türkei werden Rüstungen mit grosser Energie betrieben und wie glaubhaft versichert wird, steht das auswärtige Amt des Deutschen Reichs im Begriff, offizielle Actenstücke über seine Stellungnahme hinsichtlich der Vorgänge im Orient zu veröffentlichen. Je mehr sich die Verhältnisse verwirren, umsomehr wird unsere Regierung, deren Uneigennützigkeit und Uninteressirtheit allgemein anerkannt werden, auf Grund des ihr deshalb beiwohnenden Prestiges fortfahren, dafür Sorge zu tragen, dass die Interessen des Deutschen Reichs durch die Orientalischen Wirren in keiner Weise geschädigt werden können.

Die Reichspost- und Telegraphenverwaltung hat soeben ihren Bericht über die Ergebnisse während der Jahre 1879 bis 1881 veröffentlicht, dieser Bericht, welcher auch den Eisenbahnverkehr betrifft, theilt mit, dass die Zahl der täglich zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge von 3 282 im Jahre 1878 auf 3 870 im Jahre 1881 gestiegen ist. Von den Beamten und Unterbeamten der Post waren im Eisenbahn-Postdienst beschäftigt:

	1878	1879	1880	1881
Beamte	1 180	1 190	1 185	1 207
Unterbeamte	1 470	1 610	1 684	1 685
zusammen	2 650	2 800	2 869	2 892

Von den Zügen wurden begleitet: 1. durch Beamtenbahnposten Ende 1878 789, Ende 1881 784; 2. durch Schaffnerbahnposten Ende 1878 1 293, Ende 1881 1 506. Durch Vermittelung des Eisenbahnfahrpersonals fand eine Beförderung von Briefpostgegenständen statt Ende 1878 bei 1 200 Zügen, Ende 1881 bei 1 580 Zügen. Die Gesammt-Postkurslänge auf Eisenbahnen bezifferte sich Ende 1878 auf 24 527 km, Ende 1881 auf 26 720 km. Die Bahnposten legten zurück im Jahre 1878 81 279 021 km, im Jahre 1881 89 189 430 km.

Concessionirungen. Der „Reichsanz." publicirt die **Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Schleswig nach Süder-Brarup** durch die Schleswig-Angelner Eisenbahngesellschaft. Die Gesellschaft nimmt ihr Domicil und den Sitz ihrer Verwaltung in Schleswig oder unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an einem anderen, an der Bahn gelegenen Orte. Das zur planund anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagecapital wird auf den Betrag von 1 Mill. Mark festgesetzt. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, einem Theil der auszugebenden Actien (Stamm-Prioritätsactien) ein Vorzugsrecht vor den übrigen Actien (Stammactien) hinsichtlich der Vertheilung des jährlichen Reinertrages des Unternehmens bis zum Belaufe von 5 pCt. des Nominalbetrages dieser bevorzugten Actien, sowie für den Fall der Liquidation der Gesellschaft hinsichtlich der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens einzuräumen. Im Uebrigen dürfen den Inhabern derselben keine anderen Rechte, als den Inhabern der übrigen Actien eingeräumt werden.

Der „Staatsanzeiger" publicirt ferner, dass nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 bekannt gemacht sind: 1. die Allerhöchste Concessionsurkunde vom 9. November 1881, betreffend den **Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Remscheid nach Feld** durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Düsseldorf No. 48 S. 393, ausgegeben den 3. Dec. 1881; 2. die Allerhöchste Concessionsurkunde vom 9. November 1881, betreffend den **Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Homberg nach Mörs** durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Düsseldorf No. 48 S. 393/94, ausgegeben den 3. December 1881.

Vorarbeiten für Secundärbahnen. Der Grossherzogl. Sachsen-Weimarischen Staatsregierung ist die Genehmigung zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine **Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Allstedt nach Ober-Röblingen (Helme)** bezüglich der auf Preussischem Staatsgebiete belegenen Strecke derselben ertheilt worden.

Der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg ist seitens des Eisenbahnministers die Weisung zur Vornahme der geometrischen Arbeiten **für die Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Praust über Zuckau nach Karthaus** zugegangen. Die Arbeiten sollen möglichst beschleunigt werden.

Der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" zufolge ist in das Güstrower Handelsregister jetzt die **Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft** eingetragen. Dieselbe ist durch Vertrag vom 30. März d. Js. gegründet und am 12. Juni 1882 landesherrlich bestätigt. Das Grundcapital beträgt 1 450 000 ℳ und zerfällt in 2 900 Actien, welche über je 500 ℳ und auf den Inhaber lauten. Der Eisenbahnbau, zu welchem bereits 8 Schiffe aus Königsberg Schwellen nach Rostock brachten, ist im besten Gange.

Frachtcredite. Die Bestimmungen der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, betreffend die Gewährung eines dreiresp. sechsmonatlichen Frachtcredits für Steinkohlen- und Koakstransporte, sind nunmehr auch auf die Frachtantheile der Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn in Folge einer der Königlichen Eisenbahndirection von den Verwaltungen der genannten Bahnen ertheilten Ermächtigung ausgedehnt worden.

Der „Berliner Actionair" schreibt: Vom Minister der öffentlichen Arbeiten ist eine **Abänderung der Bestimmungen des § 45 des Betriebsreglements** für die Eisenbahnen Deutschlands angeregt worden. Nach dem Letzteren berechnet sich die Lieferungszeit für Viehtransporte, je nachdem die Beförderung mit Personenoder mit Güterzügen geschieht, nach den für Eilgut oder für gewöhnliches Gut im § 57 des Reglements enthaltenen Bestimmungen. Es fehlt hiernach an einer genaueren Festsetzung darüber, wie die Lieferungszeit zu berechnen ist bei Beförderung zu erhöhten Preisen mit sonst von der Viehbeförderung ausgeschlossenen Zügen und bei Beförderung mit gemischten Zügen. Ausserdem wird im Betriebsreglement keine Rücksicht auf die gesetzlichen Bestimmungen genommen, nach welchen die durchschnittliche Geschwindigkeit der Viehzüge der Regel nach nicht weniger als 25 km in der Stunde betragen darf. Da mit Rücksicht auf die verhältnissmässig niedrigeren Tarife für Viehtransporte, welche nicht entfernt an die Tarife für Eilgut heranreichen, nicht angängig erscheint, für diese Transporte ganz allgemein die Lieferungszeit für Eilgut anzunehmen, so schlägt der Minister vor, für gewöhnliche Viehsendungen die Lieferzeit für Frachtgut und für solche Viehsendungen, welche in besonderen Zügen mit einem Frachtzuschlag von 50 pCt. bewirkt werden, die Lieferzeit für Eilgut, beider unter angemessener Beschränkung der im § 57 des Betriebsreglements vorgesehenen Fristen festzusetzen.

Demselben Blatte entnehmen wir, dass die Staatsbahn-Verwaltung sich **auf einen enormen Verkehr auf den Bahnen im Herbst d. J.** gefasst macht. Ein Erlass des Ministers ist ergangen, um die Königlichen Directionen noch besonders zu veranlassen, sich auf diesen Verkehr einzurichten. Der Minister, dessen bezüglicher Erlass von seinem Urlaubsaufenthalt Kissingen aus datirt ist, fordert in demselben die Königlichen Eisenbahndirectionen u. A. auf, sie sollen die erforderlichen Vereinbarungen und gemeinschaftlichen Anordnungen alsbald in einer von der Direction zu Magdeburg nach Berlin einzuberufenden Conferenz erörtern und feststellen. In dieser Conferenz sind zugleich diejenigen Anordnungen und Vereinbarungen mitzutheilen und zusammenzustellen, welche bisher schon bezüglich der Beschleunigung des Wagenumlaufs und der regelmässigen Versorgung der grossen Versandbezirke mit leerem Wagenmaterial, sowie mit fremden Verwaltungen bezüglich der Wagenbeistellung getroffen worden sind.

Der Eröffnungstermin der Bahn Stargard-Cüstrin ist nunmehr auf den 15. August d. J. festgesetzt. Gegenwärtig ist man mit dem Legen der Schienen von Soldin nach Lippehne und mit der Bekiesung ab Soldin in der Richtung Cüstrin beschäftigt, und herrscht auch auf dem Soldiner Bahnhofe ein überaus reges Leben. Von Cüstrin nach Soldin wird per Bahn Baumaterial herbeigeschafft und ebenso die Möbel für die Bahnstations-Gebäude. Alles ist im besten Fortgange begriffen. Eine sehr bedenkliche Schwierigkeit indess bleibt zu überwinden. Die an der Mietzel bei Soldin zur Anlage einer Brücke erbauten Pfeiler wollen nicht Stand halten, obgleich derjenige an der rechten Seite bereits zum zweiten Male aufgeführt worden ist. Zur Feststellung der Sicherheit sind die Pfeiler mit ca. 1 500 Ctrn. belastet, da aber vollständige Sicherheit noch nicht vorhanden zu sein scheint, so geht man mit der Absicht um, das Mietzelbett auf eine kurze Strecke zu verlegen. Etwa 30—40 m von der rechten Uferseite entfernt ist man mit Bohrungen zur Untersuchung des Bodens beschäftigt, findet sich sicherer Grund, dann wird höchst wahrscheinlich das Mietzelbett verlegt.

Ueber die Erdarbeiten an der Eisenbahn auf der Insel Rügen wird der „Ostsee-Ztg." geschrieben: Dieselben sind in vollem Gange und werden auch voraussichtlich bis zum Herbst dieses Jahres vollendet sein. Dagegen ist mit den Landestellen für das Trajectschiff am diesseitigen und jenseitigen Ufer noch nicht begonnen; die Landestelle im hiesigen Hafen soll unmittelbar neben der bestehenden Hafenbahn an der nordöstlichen Ecke der Schiffswerft liegen; die Landestelle auf Rügen liegt nördlich von dem Gehöft „Grahler Fähre" bei einem natürlichen Ufereinschnitt, welchen die Bahn zu benutzen gedenkt. Ihren militärischen Schutz erlangt die Bahn bei der Trajectstelle durch das bereits vollendete Festungswerk „Grahlhof". Von den beiden zwischen Stralsund und Rügen bestehenden Fähranstalten wird die sogenannte Grahler Fähre mit Genehmigung der Königlichen Regierung bei Eröffnung der Eisenbahn eingehen, da ihre Linie mit derjenigen des Trajects nahe zusammenfällt. Als Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn wird hier der 1. Juli 1883 angenommen. Vermuthlich wird Alles aufgeboten werden, um den Verkehr der nächstjährigen Badezeit schon über die neue Bahn leiten zu können, welche einstweilen allerdings ihren Endpunkt noch in Bergen haben soll.

Fast sämmtliche Actien der jüngst verstaatlichten Bahnen sollen bereits in den nächsten Monaten zum Umtausch in Consols gelangen. Soweit bisher bestimmt, sollen nämlich an Actien und Stamm-Prioritätsactien umgetauscht werden:

1. am 1. November 1882 die Actien resp. Stamm-Prioritätsactien der Berlin-Görlitzer, der Märkisch-Posener und der Berlin-Anhaltischen Bahn;

2. am 1. October 1882 die Actien Litr. B der Thüringischen Bahn.

3. Die Actien und Stamm-Prioritätsactien der Cottbus-Grossenhainer Bahn sind bereits zum 1. September 1882 für den Umtausch einberufen. Mit Rücksicht auf den Uebergang des Unternehmens auf den Staat werden die Inhaber dieser Actien von der Königlichen Direction in Berlin aufgefordert, diese Actien vom 1. September d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei der Hauptcasse der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin einzureichen. Es werden für je vier Stammactien 900 ℳ 4 pCt. Consols und für je zwei Prioritäts-Stammactien 1 500 ℳ 4 pCt. Consols gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 ℳ ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Appoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden. Die Staatsregierung ist ferner bis auf Weiteres bereit, auch eine nicht durch vier, bezw. zwei theilbare Anzahl von Stammactien, bezw. Stamm-Prioritätsactien zu convertiren und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den vorbezeichneten vertragsmässigen Verhältnisszahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in den Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbe-

trages durch Baarzahlung bewirkt, wobei der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuldverschreibungen gewährt wird; dagegen der Rest nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Schuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Staatsanleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt von der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Der in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbare Nominalbetrag, welcher nach Massgabe der obigen Bestimmungen in Baar umzurechnen ist, wird vom 1. Januar 1882 ab mit 4 pCt. verzinst. Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 4 des § 7 des Vertrages vom 14. November 1881 auf 1 Jahr, also bis zum 1. September 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf Gewährung von Staats-Schuldverschreibungen verlieren.

4. Nach einer früheren Kundmachung war die Einlösung der Rhein-Nahe Bahnactien nur bei den Königlichen Eisenbahn-Hauptcassen in Köln und Berlin zu ermöglichen. Die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) macht jetzt bekannt, dass die Stammactien der Rhein-Nahe Bahn zum Zwecke des Umtausches gegen 4 pCt. Preussische Consols, bezw. der Baareinlösung auch bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Frankfurt a/M. (Hedderichstrasse 61) eingereicht werden können.

Ueber den Spiritusexport nach Italien auf dem Landwege bemerken die „Berliner Politischen Nachrichten“, dass derselbe durch die Eröffnung des Gottbardtunnels in den Vordergrund gerückt sei. Wohl mit Rücksicht darauf hat soeben die Königliche Eisenbahndirection in Frankfurt a/M. an zahlreiche Handelskammern die Bitte um Einsendung ihrer Jahresberichte aus dem letzten Jahrzehnt gerichtet, um sich aus denselben über die Entwickelung der Spiritusindustrie und des Spiritushandels zu informiren, nachdem, wie die Königliche Eisenbahndirection motivirend hinzufügt, ihr zahlreiche Anträge auf Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Spiritus und Sprit nach Italien, Frankreich und der Schweiz zugegangen sind.

Ueber die Sendungen von Steinkohlen und Cokes aus Deutschland nach Italien über die seit dem 1. Juni d. J. eröffnete Gotthardbahn werden seit einiger Zeit in verschiedenen Blättern Mittheilungen gemacht, die (wie der Berl. Act. bemerkt) an Unrichtigkeiten leiden. Wenn auch das Interesse für das neue Absatzgebiet, welches sich der Deutschen Kohle in Italien eröffnet hat, ein begreifliches und ein gerechtfertigtes ist, so erscheint es doch andererseits geboten, dass sich über die Eroberung dieses Gebietes für den Westfälischen und den Saarbrückener Bergwerksdistrict keine unrichtigen Anschauungen bilden, dass vielmehr die Entwickelung des Verkehrs nach dem Oberitalienischen Consumtionsgebiete ruhig und objectiv verfolgt und im Auge gehalten wird. Es ist deshalb durchaus zeitgemäss, dass der Verein für die bergbaulichen Interessen im O.-B.-A.-Bez. Dortmund monatlich eine auf amtliche Angaben gestützte Aufstellung über den Versand aus Westfalen und aus Saarbrücken zu veröffentlichen gedenkt. Im Monat Juni passirten über Chiasso aus Deutschland an Steinkohlen und Cokes nach Italien an Waggons zu 10 t aus Westfalen 8, aus Saarbrücken 345, insgesammt 353 Wagen oder 2 530 t.

Wolkenbrüche haben einige Schlesische Bahnen schwer beschädigt, so die Strecke Freiburg-Sorgau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, die Strecke Landeshut-Liebau der Schlesischen Gebirgsbahn und die Secundärbahn Hirschberg-Schmiedeberg. Der Verkehr auf letzterer Strecke ist vollständig wieder aufgenommen. Auch fahren die Züge wieder auf der Schlesischen Gebirgsbahn von Ruhbank über Landeshut und Liebau nach Böhmen, nur müssen die Passagiere an einer Stelle zwischen Landeshut und Liebau umsteigen, und zwar wird dieser Zustand wohl noch wochenlang dauern, da dort eine Brücke von den Fluthen zerstört ist, so dass sogar die Pfeiler eingestürzt sind. Die Unterspülung des Bahngeleises auf der Strecke Freiburg-Sorgau machte bei den ersten Zügen, die an die gefährdete Stelle herankamen, ein Umsteigen der Passagiere nothwendig. Bald aber war das eine Geleis wieder hergestellt, so dass die Personenzüge ohne Aufenthalt die Fahrt fortsetzen können. Die Herstellung des zweiten Geleises und der neu aufzuführenden Futtermauern wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Niederwald-Zahnradbahn. Der erste Unternehmer derselben, Banquier B. Stern jun. aus Köln, hat, wie aus Rüdesheim gemeldet wird, die Ausführung der Bahn der Firma Sönderopp & Co. in Berlin übertragen. Die Caution von ihm beträgt 80 000 ℳ; längstens innerhalb eines Jahres soll die Bahn dem Betriebe übergeben werden.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Mai d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen und 7 Zusammenstösse auf freier Bahn, 15 Entgleisungen und 28 Zusammenstösse in Stationen und 123 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar zum Theil durch eigenes Verschulden, 190 Personen verunglückt, sowie 86 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 144 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 19 582 898 überhaupt beförderten Reisenden 8 getödtet, 51 verletzt. (Hiervon entfallen 7 Tödtungen und 45 Verletzungen auf die Badischen Staatseisenbahnen — Unfall zwischen Heidelberg und Wieblingen —, 1 Tödtung und 2 Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrheinische) und je 1 Verletzung auf die Braunschweigische Eisenbahn, die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Berlin und Hannover); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 13 getödtet und 62 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 26 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 7 getödtet und 10 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 11 Personen getödtet. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 23 434,58 Kilometer Betriebslänge und 576 236 816 geförderten Achskilometern) 161 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Badischen Staatseisenbahnen (63), die Oberschlesische Eisenbahn (16) und die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische) (18); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind jedoch auf den Badischen Staatseisenbahnen, der Berlin-Görlitzer Eisenbahn und der Oberschlesischen Eisenbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 4 670,26 km Betriebslänge und 74 778 649 geförderten Achskilometern) 17 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Rechte Oder-Ufer-Bahn (6), die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn (3) und die Braunschweigische Eisenbahn (2); verhältnissmässig sind jedoch auf der Rechte Oder-Ufer-Bahn, der Posen-Creuzburger und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 137,64 km Betriebslänge und 9 498 733 geförderten Achskilometern) 1 Fall und zwar auf der Saal-Eisenbahn.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. August kommt der IV. Nachtrag zum **Nassau-Badischen Tarife** zur Einführung, in welchem
a) Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Salz im Verkehre der Neckar-Salinen nach sämmtlichen Stationen Nassauischen Gebiets,
b) neue Frachtsätze für diejenigen Relationen, für welche durch Eröffnung der Linie Hanau-Eberbach Entfernungsabkürzungen entstanden sind,
enthalten sind.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. September in Kraft. Frankfurt a/M., den 19. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahndirection. (1409)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Am 1. August d. J. tritt zu dem Tarifheft 1 für den Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreideverkehr ein eilfter Nachtrag in Kraft, welcher directe Tarifsätze für Getreide, Oelsamen, Hülsenfrüchte und Mahlproducte im Verkehr mit den Stationen Aue, Auerbach, Burgstädt, Penig, Stauchitz, Wechselburg, Wilkau und Wolfsgrün der Sächsischen Staatsbahnen, sowie die Erhöhung des Tarifsatzes Podwoloczyska-Berlin enthält.

Exemplare des Tarifnachtrages sind auf den Verbandstationen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Breslau, den 20. Juli 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Deutschen Verbandverwaltungen. (1410)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 20. Juli d. J. ab wird die Bestimmung unseres

Local-Gütertarifs vom 1. October 1881 Seite XII sub 4 a widerruflich, vorläufig bis Ende 1882, dahin erweitert, dass im Localverkehr und im Verkehr mit den vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10000 kg zu entrichten ist. Breslau, den 20. Juli 1882. Königliche Direction. (1411)

Im **diesseitigen Localverkehr** sowie im gegenseitigen Verkehr der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen kommt für die Zeit vom 20. Juli bis 31. December d. J. ein Ausnahmetarif für Langholz zur Anwendung, welchem zufolge bei Verladung von Langholz auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10000 kg pro Sendung berechnet wird. Magdeburg, den 20. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1412)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Die im Hefte III des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs vom 15. September 1880 resp. dessen Nachträgen für die Station Antwerpen (Entrepôt und Bassins) loco und transit befindlichen Frachtsätze haben vom 15. Juli cr. ab auch für die Station Antwerpen (Sud) bezw. Antwerpen (Sud) transit der Belgischen Staatsbahn via Herbesthal Gültigkeit. Köln, den 20. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrhein.). (1413)

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Die im Hefte III des Deutsch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Januar 1881 resp. dessen Nachträgen für die Station Antwerpen (Entrepôt und Bassins) loco und transit befindlichen Frachtsätze haben vom 15. Juli cr. ab auch für die Station Antwerpen (Sud) bezw. Antwerpen (Sud) transit der Belgischen Staatsbahn via Herbesthal bezw. Bleyberg Gültigkeit. Köln, den 20. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1414)

Am 15. August d. J. tritt zu dem vom 1. Januar 1880 ab giltigen Theil I des Gütertarifs für die **Niederländisch-, resp. Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbände** ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält, neben einer Bestimmung wegen Ausschliessung gewisser explosibler Artikel von der directen Abfertigung, verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und des Waarenverzeichnisses. Insoweit hiermit Erhöhungen der zur Zeit massgebenden Frachtberechnung verbunden sind, bleibt letztere noch bis zum 15. September d. J. in Wirksamkeit. Dresden, am 19. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. (1415)

Am 1. August 1882 treten im **Böhmisch-Bayerisch - Vorarlberger Güterverkehre Nachtrag II** zu Tarifheft II vom 1. April 1879 und Nachtrag II zu Tarifheft III vom 1. April 1879 in Wirksamkeit. München, 19. Juli 1882. Generaldirection der K. B. Verkehrs-Anstalten. (1416)

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Oldenburgischen Stationen und solchen des Bezirks Köln (rechtsrh.), gültig vom 1. April 1882, tritt am 1. n. M. der 2. Nachtrag in Kraft, enthaltend:

I. Eröffnung der Station Büderich für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr.

II. Anderweite, theils ermässigte Tarifsätze für Wetzlar im Verkehr mit Delmenhorst, Ellenserdamm etc.

III. Anderweite, theilweise ermässigte Tarifsätze für Ehrenbreitstein im Verkehr mit Brake, sowie für Bendorf, Ehrenbreitstein und Vallendar im Verkehr mit Nordenhamm.

IV. Berichtigungen etc.

Exemplare dieses Nachtrages sind von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Oldenburg 1882, Juli 21. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirection. Behrens. (1417B&W)

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 15. Juli ist der Nachtrag II zu Heft III enthaltend Aufnahme von Stationen der Racos-Ujszászer Linie der Ungarischen Staatsbahn in Kraft getreten. Preis 5 ₰. Köln, den 15. Juli 1882. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische) (1418)

Oberschlesische Eisenbahn. Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Mit dem 5. September d. J. wird der in dem Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. von Galizischen und Rumänischen Stationen nach Hamburg, Bremen etc. transito seewärts vom 20. Juli cr. enthaltene Tarifsatz der Relation Roman-Bremerhafen bezw. Geestemünde von 5,40 auf 5,44 ℳ erhöht. Breslau, den 19. Juli 1882. Königliche Direction. (1419)

Ostdeutsch-Ungarischer Verband-Güter-Verkehr. Am 15. August cr. tritt zum vorbezeichneten Verbandtarife Theil II, Heft 2 (Getreidetarif) ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ausser der bereits publicirten Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Budapest - Ferenczvaros (Franzstadt) und der Aufnahme der Artikel „Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc." in den Ausnahmetarif B für Kleie noch eine Abänderung der Bezeichnung des Verbandtarifs, ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs A und C für Getreide etc. bezw. leere Säcke im Verkehr mit Stationen der Ungarischen Nordostbahn und Alföld-Fiumaner Bahn, sowie eine Druckfehlerberichtigung für Station Rybnik. Berlin, den 21. Juli 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, für die Deutschen Verbandsverwaltungen. (1420)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zum Gütertarif des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juni cr. tritt ein vom 20. d. Mts. ab gültiger Nachtrag II in Kraft, durch welchen einige Frachtsätze des Ausnahmetarifs I ermässigt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die bezügl. Güterexpeditionen; Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 20. Juli 1882. Die Direction. (1421)

Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Ostsee-Verbande vom 1. Juni 1882 tritt ein vom 1. August cr. ab gültiger Nachtrag I in Kraft, durch welchen directe Tarifsätze zwischen der Kiel-Flensburger Station Husby einerseits und Stationen der Eutin-Lübecker und Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft andererseits zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güter-Expeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 20. Juli 1882. Namens der Verwaltungen des Ostsee-Verbandes: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (1422)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Local-Güter-Tarif der Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Mai 1882 ist ein vom 15. Juli cr. ab gültiger Nachtrag I erschienen, durch welchen im Abschnitt II A in der Specialbestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements das Wort „ätzenden" gestrichen wird. Altona, den 22. Juli 1882. Die Direction. (1423)

Für die **Beförderung von Steinkohlen, Cokes, Steinkohlen- und Cokesasche** und **Briquets** von den Kohlenversandstationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch), sowie der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen wird an Stelle des betreffenden Tarifs vom 1. April 1881 am 1. August d. Js. ein neuer Ausnahmetarif eingeführt.

Durch denselben werden ausser dem vorerwähnten Ausnahmetarif vom 1. April 1881 die bezüglichen Frachtsätze

a) des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1880 und

b) des Nachtrags III zu dem Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Gütertarife vom 1. November 1878 aufgehoben.

Der neue Ausnahmetarif enthält neben verschiedenen Frachtermässigungen u. vereinzelten Frachterhöhungen nach denjenigen Sächsischen Stationen, für welche auch bisher schon directe Ausnahmefrachtsätze für Kohlen bestanden, neue Frachtsätze für mehrere erst jetzt in den Tarif aufgenommene Sächsische Stationen.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. September d. Js. bestehen.

Der Tarif ist bei den Güterexpeditionen der Kohlenstationen und den betheiligten Stationen der Sächsischen Staatsbahn käuflich à 35 ₰ zu haben. Elberfeld, den 19. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1424)

Im Local- und Wechselverkehr der vom Preussischen Staat verwalteten Bahnen tritt mit dem heutigen Tage ein bis Ende des Jahres 1882 gültiger Ausnahmetarif für Langholz in Kraft, wonach bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10000 kg zu entrichten ist. Köln, den 20. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1425)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August d. Js. gelangen die Nachträge
VII zu Theil II des Gütertarifs,
XVI zum Gütertarifheft No. 1,
IX „ „ „ 3a,
IX „ „ „ 3b,
V „ „ „ 4
zur Ausgabe, durch welche eine Bestimmung für die Beförderung der Begleiter von Fischbrut- etc. Sendungen, ferner abgeänderte und zwar theils ermässigte, theils erhöhte, sowie neue Frachtsätze für verschiedene Stationen eingeführt und die directen Sätze zwischen Eberbach H. L. B. und Habelschwerdt sowie Mittelwalde Ob.-Schl. B. aufgehoben werden. Die Frachterhöhungen sowie Verkehrsbeschränkungen treten jedoch erst am 15. September d. Js. in Kraft. — Näheres ist in den Verbandsgüterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Tarifnachträge zu dem darauf vorgedruckten Preise zu haben

sind. Erfurt, den 19. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1426)

Hamburg - Lübeck - Bayerischer Verband. Mit sofortiger Giltigkeit tritt für den Verkehr zwischen der neu in den Verband aufgenommenen Station Murnau der Königlich Bayerischen Staatsbahn einerseits und der diesseitigen Station Hamburg andererseits ein Ausnahmefrachtsatz für Petroleum in Ladungen von mindestens 10 000 kg in Höhe von 4,09 *M.* pro 100 kg in Kraft. Berlin, 21. Juli 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft Namens der Verbandsverwaltungen. (1427)

Am 1. August cr. treten an die Stelle der

I. im Harz-Nordsee-Verbande für den directen Güterverkehr mit Braunschweigischen, Halberstadt-Blankenburger, Niederländischen Staatsbahn - Stationen und der diesseitigen Station Oschersleben,

II. im Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbands-Güterverkehre für den Verkehr zwischen Stationen der Niederländischen Staatsbahn einerseits und Stationen des Directionsbezirks Magdeburg sowie den Stationen Lüneburg und Wittenberge der Berlin-Hamburger Bahn andererseits,

III. im Local-Güterverkehr der Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Bahn für die Station Oschersleben M. H.

bestehenden Tarifsätze anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Sätze in Kraft.

Soweit die neuen Sätze sich höher stellen, als die bisherigen, behalten letztere noch bis zum 10. September cr. Gültigkeit.

Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Sätze ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direction, sowie die betreffenden Expeditionen. Magdeburg, den 22. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1428)

Schlesisch-Märkischer Verband. Die im Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Stationen der Strecke Posen-Inowrazlaw etc. einerseits und Berlin, sowie den Berliner Viehhöfen andererseits via Frankfurt a/O. und via Kreuz vom 1. Januar d. J. für die Station Creuzburg der Posen-Creuzburger Eisenbahn enthaltenen Frachtsätze für lebende Thiere in Wagenladungen kommen fortan auch für Creuzburg der Rechte - Oderufer Eisenbahn im obenbezeichneten Verbande über die Route Mochbern-Sommerfeld zur Anwendung. Berlin, den 19. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der Rechte-Oderufer Eisenbahngesellschaft. (1429 J)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Im diesseitigen Localverkehr gelangt vom 25. Juli d. J. ab zunächst bis zum Schluss des Jahres 1882 ein Ausnahmetarif für Langholz dergestalt zur Einführung, dass bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist. Berlin, den 20. Juli 1882. Königliche Direction. (1430 J)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. August cr. ab berechtigen die für die Strecke Berlin-Lichterfelde der Berlin-Anhaltischen Bahn gelösten Abonnementskarten auch zur Benutzung der Strecke Berlin - Lichterfelde der Potsdamer Bahn und umgekehrt die für letztere Strecken giltigen Abonnementskarten zur Benutzung der Berlin - Anhaltischen Strecke Berlin-Lichterfelde. Berlin, den 21. Juli 1882. Königliche Direction. (1431 J)

Thüringisch - Bayerisch - Württembergischer Verband. Am 1. September cr. treten für unsere Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz im Verkehr mit Württemberg — unter Aufhebung der bezüglichen seitherigen Taxen — neue, theilweis erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Dieselben sind bis zur Ausgabe eines bezüglichen Nachtrags in unserem Tarifbüreau zu erfahren. Erfurt, den 21. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1432)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Personen- etc. Tarif gelangt mit Gültigkeit vom 10. August d. J. ab der 5. Nachtrag zur Einführung, welcher neue Schnellzugs-Billetpreise etc. für die Stationen Heilbronn, Stuttgart, Constanz und Schaffhausen - Neuhausen via Jagstfeld - Eberbach - Hanau und directe Personenzugs - Fahrpreise für Zeitz-Frankfurt a/M. enthält. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, bei welchen auch der qu. Nachtrag zum Preise von 0,05 *M.* käuflich zu haben ist. Erfurt, den 21. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1433)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die im Güter-Tarifheft No. 24/29 vom 1. März 1878 und in dessen Nachträgen enthaltenen directen Frachtsätze für die Stationen Immendingen und Villingen der Württembergischen Staatsbahnen treten mit dem 15. September d. J. ausser Kraft. Von diesem Tage ab erfolgt directe Güterabfertigung im Verbande nur noch von und nach den Badischen Stationen Immendingen und Villingen unter Anwendung der bezüglichen Frachtsätze des Tarifhefts No. 4 vom 1. März d. J. Erfurt, den 19. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1434)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August cr. gelangt ein — vorerst bis Ende Juli 1883 gültiger — Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets im Verkehr von Ibbenbüren, Piesberg und Püsselbüren nach Rechtselbeschen Stationen zur Einführung, welcher ermässigte Frachtsätze für Sendungen von mindestens 10 000 kg, sowie neue Tarifsätze für Sendungen von mindestens 50 000 kg enthält.

Der Tarif ist in den Güterexpeditionen der betreffenden Verbandsstationen käuflich zu haben. Hannover, den 18. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1435)

Schlesisch - Rheinischer Verband. Zum Verbands-Gütertarife vom 1. August 1878 ist der mit dem 1. August 1882 in Kraft tretende 8. Nachtrag herausgegeben, welcher u. A. anderweite Tarifkilometer für die Stationen Waldenburg der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Chorzow, Laurahütte und Schoppinitz der Rechte-Oder-Ufer-, Posen der Märkisch-Posener, Aachen, Rothe-Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher, sowie Coesfeld und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn enthält. Ausserdem sind durch den Nachtrag Bestimmungen über die Abfertigung von Steintransporten im Verkehre mit der Haltestelle Ober - Streit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, sowie über die Einschränkung des Verkehrs mit der Station Bodelschwingh der Westfälischen Bahn getroffen.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen bisheriger Tarifsätze eintreten, behalten die letzteren noch bis zum 1. September cr. Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandsstationen käuflich zu haben. Hannover, den 8. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1436)

Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. August cr. tritt der Nachtrag 12 zum Gütertarife vom 1. April 1878 in Kraft, welcher specielle Tarifvorschriften und anderweite Tarifsätze für einzelne Stationen enthält.

Der Nachtrag ist in den Güter-Expeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben. Hannover, den 18. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verbandsverwaltungen. (1437)

Im **Localverkehr** des diesseitigen Directionsbezirks, sowie im Wechselverkehr der vom Staate verwalteten Bahnen tritt mit dem heutigen Tage bis zum Schluss dieses Jahres ein Ausnahmetarif für Langholz dergestalt in Kraft, dass bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens für 10 000 kg zu entrichten ist. Bromberg, den 22. Juli 1882. Königl. Eisenbahndirection. (1438 J)

Vom 1. August d. J. ab erhält die im Nachtrage 4 zum Tarifheft No. 3 des **Deutsch-Polnischen Verbandtarifs** auf Seite 3 enthaltene Nomenclatur der Ausnahmetarife für Eisen etc. nachstehende Fassung:

VI. Ausnahmetarife für

a) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art des Specialtarifs I.:

Eiserne Dampfkessel, Condensationsröhren und Reservoirs, Maschinentheile von Eisen oder Stahl, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen,

jedoch excl. der sub b und c besonders genannten Artikel;

b) folgende grobe Eisen- und Stahl-, auch Eisen- und Stahlgusswaaren, verpackt oder unverpackt, unverpackt jedoch nur ohne Garantie für Stückzahl und Bruch:

Aexte, Ambose, Anker, eiserne Bettstellen (auseinander genommen), Brecheisen, Drahtketten, Eisenbahnwagenkuppelungen, grobe Feilen, Geschützrohre, roh gebohrte Gewehrläufe, Gewichte, Gussstahlfedern, Gussstahl - Geschützkugeln, Hackschare, schwere Hämmer, Ketten, Klammern, eiserne Nägel, Pflugschare, Bufferhülsen, Bufferstangen, Raufen, Schaufeln, Schiffsmaschinentheile (zerlegte), Schlösser (ordinäre), Schmiedeformen, Schrauben (ordinäre), Schraubstöcke, Sensen, Sicheln, Spaten, Sperrhörner, Stemmeisen, Strohmesser, Telegraphenstützen, Wagenfedern und Winden;

c) Eisen und Stahl, auch verzinkt und zwar:

1. Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, als Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, ⊤-, ⌶-, ⊔-, Winkel-Zaineisen resp. Stahl, Hufstäbe;

2. Platten und Bleche auch verzinnt (Weissblech);

3. Röhren, Säulen;

4. Brücken- und andere Constructionstheile aus gewalzten Platten und Stäben;

5. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände als: Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Eisenbahnschwellen (Lang- und Querschwellen-), Weichen- und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke;

6. Achsen, Bandagen, Räder und Rädertheile, auch Bremsklötze, sämmtlich nur, wenn für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt;

7. Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, in Ringen, sowie Drahtstifte, verpackt und unverpackt;

8. Façonstücke, grobe, über 100 kg Gewicht pro Stück, Roststäbe sämmtlich unverpackt;

9. Eiserne Nieten und Schrauben für den Schiffs- und Brückenbau;

10. Eisen (roh) aller Art in Masseln (Broden) od. Prismen, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohrschienen), rohe Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets); Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und Stahl), alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- u. Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radtheile; ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weissblechabfälle.

Bromberg, den 14. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1439 J)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staats-Eisenbahnen zufolge wird am 1. k. Mts. die Station Uj-Dalja der Dalja-Broder Linie für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 24. Juli 1882.

Nach einer Mittheilung der K. E.-D. zu Berlin ist bei der Personen-Haltestelle Werbig durch Anlage einer 1,62 km langen Verbindungscurve eine Geleisverbindung zwischen der Station Letschin (Berlin-Stettiner Eisenbahn) und Goltzow (Kgl. Ostbahn) hergestellt und am 17. d. M. in Betrieb genommen worden. Die Entfernung zwischen Letschin und Goltzow über die Verbindungscurve beträgt 15,7 km.

Berlin, den 25. Juli 1882.

Die geschäftsführende Direction.
Simon.

3. Verkehrs-Störungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen vom 21. d. Mts. ist in Folge eines Wolkenbruches die Strecke Erzsébetváros-Kis-Kapus am 19. d. Mts. dermassen beschädigt worden, dass der Frachtenverkehr auf der genannten Strecke auf einige Tage sistirt werden musste. Das Vorstehende wird unter Bezugnahme auf die Bestimmungen in alin. 4 des § 14 des Vereins-Wagenregulativs hierdurch zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Berlin, den 24. Juli 1882.

Die geschäftsführende Direction.
Simon.

4. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Hannover.

Die Lieferung von:
6 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven und
6 „ Tender-Locomotiven
soll vergeben werden.

Termin: Donnerstag, den 17. August d. J.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 6 ℳ vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 21. Juli 1882. Maschinentechnisches Bureau. (308 J)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 58. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Kefelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 31. Juli 1882.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Breslau am 31. Juli 1882.

No. I der Tagesordnung.

(Schluss.)

34. Thätigkeit der Commissionen.

1. Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.

Die Commission hat je drei zweitägige Sitzungen abgehalten und in diesen drei Sitzungen über 24 Berathungsgegenstände verhandelt.

Sechs der verhandelten Gegenstände stehen unter den Nummern VI bis incl. XI auf der Tagesordnung der Generalversammlung.

Die übrigen 18 Gegenstände betrafen:

a) 10 Anträge auf schiedsrichterliche Entscheidung in Streitigkeiten aus den Vereinsbestimmungen über den Güterverkehr. Die Anzahl dieser Anträge ist gegen das Vorjahr um drei zurückgegangen. Allerdings liegen noch einige solcher Anträge vor, welche unerledigt bleiben mussten, es kann aber doch aus der verhältnissmässig geringfügigen Zahl der innerhalb des Geschäftsjahres angemeldeten Anträge geschlossen werden, dass die auf einigen Seiten gehegten Befürchtungen, die Commission werde durch die Erweiterung des Kreises ihrer schiedsrichterlichen Thätigkeit auf die Streitigkeiten in Entschädigungsreclamationen überlastet werden (über Streitigkeiten aus dem Verschleppungsübereinkommen wurde von der Commission schon früher schiedsrichterlich entschieden) bis jetzt wenigstens sich nicht als begründet herausgestellt haben, wie denn überhaupt constatirt werden muss, dass die übergrosse Mehrheit sämmtlicher Anträge auf schiedsrichterliche Entscheidung sich auf Streitigkeiten aus dem Verschleppungsübereinkommen beziehen.

b) Antrag der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg, betreffend die eilgutmässige Beförderung der nach § 48 des Vereins-Betriebsreglements nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände. Diese Angelegenheit, welche bereits die vorjährige (Kölner) Generalversammlung (cfr. No. V der Tagesordnung) beschäftigt hatte, war der Commission zur selbstständigen Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in § 11 (No. 2) und § 13 des Vereinsstatuts überwiesen worden und hat durch die Ausgabe des III. Nachtrags zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement Erledigung gefunden (cfr. a No. XII dieses Berichts).

c) Aufnahme der durch den I. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement mit beschränkter Geltung für den die Eisenbahnen Deutschlands berührenden Vereinsverkehr publicirten Aenderungen in dem Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands in das Vereins-Betriebsreglement selbst. Auch diese Angelegenheit war der Commission von der vorjährigen (Kölner) Generalversammlung (cfr. No. VII a der Tagesordnung) zur selbstständigen Erledigung überwiesen worden und hat durch Ausgabe des III. Nachtrags zum Vereins-Betriebsreglement ihren Abschluss gefunden.

d) Antrag des Vereins Deutscher Spediteure, betreffend den Wegfall der Provisionen für Nachnahmen bis zu einer Mark, gleichfalls der Commission von der vorjährigen Generalversammlung (cfr. No. VII b der Tagesordnung) zur selbstständigen Erledigung überwiesen. Von dem ablehnenden Votum der Commission haben die Vereinsverwaltungen durch das Circularschreiben der geschäftsführenden Direction vom 9. December pr. Mittheilung erhalten.

e) Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend die Behandlung der Verschleppungs-, Fracht- und Entschädigungsreclamationen.

Von den Seitens der Commission aufgestellten, auf eine Vereinfachung des Geschäftsganges abzielenden Vorschlägen erhielten die Vereinsverwaltungen durch Circularschreiben vom 9. December pr. Kenntniss. In der gleichen Angelegenheit sind die Vereinsverwaltungen durch Circularschreiben vom 22. April cr. aufgefordert worden, bei der Erledigung der Fracht-, Verschleppungs- und Entschädigungsreclamationen versuchsweise auf ein Jahr folgendes Verfahren im gegenseitigen Verkehre zur Anwendung zu bringen:

> Vor der bewirkten Erledigung des Circulars der regulirenden Verwaltung ist der letzteren in kurzer Form (gleichzeitig mit der Weitergabe des Circulars) Mittheilung zu machen. Diese s. g. Rückmeldung findet jedoch nur in dem Falle statt, wenn von der regulirenden Verwaltung ein bezügliches Ersuchen am Schlusse des Circulars ausdrücklich ausgesprochen worden ist. Enthält das Circular ein solches Ersuchen nicht, so wird, Falls es von einzelnen Verwaltungen aus besonderen Gründen nicht dennoch geschieht, eine Rückmeldung nicht gemacht. Die Verpflichtung zur Rückmeldung entfällt für diejenige Verwaltung, welche der regulirenden Verwaltung das Circular mit ihrem Votum versehen direct zurückreicht. Differenzberechnungen sind den Circularen nur in Einem Exemplare beizufügen.

Einige, diesem Vorschlage widersprechende Verwaltungen haben ihren Widerspruch später zurückgezogen, so dass die allseitige Anwendung des Verfahrens — mit der in dem Beschlusse selbst liegenden Einschränkung — gesichert ist.

f) Ein Antrag der vormaligen Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Uebertragung der in Oesterreich-Ungarn bestehenden Vorschriften über die Beförderung, Zusammenladung, Bedeckung etc. der explodirbaren, selbstentzündlichen und feuergefährlichen Güter auf den Vereinsverkehr wurde in der betreffenden Commissionssitzung zurückgezogen.

g) Ein Antrag der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien, betreffend die Verpflichtung zur Uebernahme von Sendungen gefetteter Kunstwolle in bedeckt gebauten Wagen, hat noch nicht erledigt werden können, weil zunächst abgewartet werden soll, in welcher Weise derselbe unter den Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen geordnet werden wird.

h) Der Antrag der Badischen Staatsbahn auf authentische Interpretation des § 7 des Verschleppungs-Uebereinkommens (der Commission durch Beschluss der vorjährigen (Kölner) General-

versammlung — cfr. No. IX der Tagesordnung — zur selbstständigen Erledigung überwiesen) resp. der betreffende Commissionsbeschluss ist perfect geworden (cfr. No. 13 dieses Berichts).

i) Antrag der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg, betreffend die Anlegung einer Präjudiziensammlung. Entscheidungen wichtigerer Natur, welche den Vereinsverwaltungen in Gemässheit des Beschlusses zu No. XXIV der Tagesordnung der vorjährigen (Kölner) Generalversammlung mitzutheilen wären, sind bis jetzt nicht ergangen.

II. Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

Die Commission hat nur Eine — eintägige — Sitzung abgehalten, in welcher die unter den Nummern IV und V auf der Tagesordnung stehenden Berathungsgegenstände für die Beschlussnahme der Generalversammlung vorbereitet worden sind. Ferner wurde verhandelt über einen, die Tarifbestimmungen über Extrafahrten etc. betreffenden Antrag der Bayerischen Staatseisenbahnen, der schon die vorjährige (Kölner) Generalversammlung (cfr. No. XIV der Tagesordnung) beschäftigt hatte und von letzterer der Commission zur selbstständigen Erledigung überwiesen worden war. (siehe No. 24 dieses Berichts.)

III. Commission für das Vereins-Wagenregulativ.

In drei — je zweitägigen — Sitzungen wurde über 27 Gegenstände verhandelt. Dieselben betrafen:

a) 10 Anträge für die Generalversammlung. Davon stehen 7 unter den Nummern XII bis incl. XVIII auf der Tagesordnung; der Antrag zu No. XVIII ist — gleich dem Antrage zu No. XII der Tagesordnung von einer Subcommission für die Beschlussnahme des Plenums vorbereitet, jedoch später zurückgezogen worden, wird die Generalversammlung also nicht beschäftigen.

Drei weitere Anträge, nämlich: Antrag der vormaligen Kaiserin Elisabethbahn auf Abänderung der Bestimmung § 20 Alinea 5, Antrag der Berlin-Hamburger Bahn auf Abänderung der Bestimmungen § 25 Alinea 1 und Antrag der Sächsischen Staatsbahn auf Abänderung resp. Ergänzung des § 20 Alinea 3 und 4 des Vereins-Wagenregulativs, sind von den genannten Verwaltungen schon früher zurückgezogen und in die Tagesordnung deshalb gar nicht aufgenommen worden.

b) 10 Anträge auf schiedsrichterliche Entscheidung in Streitigkeiten aus den Vereinsbestimmungen über den Wagenverkehr.

c) 4 Anträge auf authentische Interpretation streitiger Regulativbestimmungen, und zwar:

α) Antrag der Badischen Staatsbahn auf authentische Interpretation der Bestimmungen in § 9 Alinea 1 des Vereins-Wagenregulativs mit Bezug auf die Verpflichtung zur Uebernahme von übergangsfähigen Wagen beim Fehlen von Fracht-, Zoll- und dergleichen Papieren.

Die beantragte Declaration wurde von der Commission abgelehnt, welche nach der Entstehungsgeschichte und dem Wortlaute der in Frage kommenden Bestimmung als unzweifelhaft erachtete, dass Wagen, denen nicht sämmtliche zugehörigen Papiere beigegeben, von der übernehmenden Verwaltung zurückgewiesen werden dürfen.

Eine besondere Mittheilung des Commissionsvotums an die Vereinsverwaltungen wurde für entbehrlich erachtet.

β) Antrag der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft auf authentische Interpretation der Bestimmung in § 19 Alinea 6 des Vereins-Wagenregulativs mit Bezug auf die Haftung für Verlust von Vorlegeschlössern, welche mit einer Kette an den Wagen befestigt sind. Der betreffende Interpretationsbeschluss der Commission ist von der geschäftsführenden Direction mittelst Circularschreibens vom 28. v. Mts. zur Abstimmung verstellt worden.

γ) Antrag der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien auf authentische Interpretation der Bestimmung § 20 Alinea 4 des Vereins-Wagenregulativs. Der den Vereinsverwaltungen mit Circularschreiben vom 20. März cr. zur Erklärung mitgetheilte Interpretationsbeschluss der Commission ist perfect geworden.

δ) Interpretationsantrag der Direction der Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft, betreffend die Berechnung der Zeitmiethe für Wagen, welche gemäss § 2 Alinea 5 des Vereins-Wagenregulativs auf einem benachbarten Bahnhofe der Bestimmungsstation zur Entladung bereit gestellt werden. Von dem — ablehnenden — Beschlusse der Commission haben die Vereinsverwaltungen durch Circularschreiben vom 1. d. M. Kenntniss erhalten.

d) Antrag der geschäftsführenden Direction, betreffend die Aufnahme der perfect gewordenen Interpretationsbeschlüsse in das Vereins-Wagenregulativ. Bei Redigirung der jetzt gültigen Ausgabe des Vereins-Wagenregulativs waren auch die bis dahin perfect gewordenen Interpretationsbeschlüsse in den Text des Regulativs aufgenommen worden, die geschäftsführende Direction — im Begriff, gemäss den bezüglichen Beschlüssen der Kölner Generalversammlung den I. Nachtrag zum Wagenregulativ herauszugeben — glaubte deshalb zuvor die Frage anregen zu müssen, ob es zweckmässig erscheine, auch die seit Ausgabe des Wagenregulativs vom 1. Januar 1881 gefassten Interpretationsbeschlüsse — insoweit sie perfect geworden waren — in gleicher Weise zu integrirenden Theilen des Regulativs zu machen und ersuchte im Bejahungsfalle die Commission, den Text, mit welchem jene Beschlüsse an entsprechender Stelle des Wagenregulativs aufzunehmen sein würden, festzustellen. Die Commission sprach sich jedoch dahin aus, dass sie zur Aufnahme der früheren Interpretationsbeschlüsse in das jetzige Wagenregulativ ausdrücklich beauftragt worden sei, dass sie sich aber mit Rücksicht auf die ihrer Geschäftsthätigkeit in § 11 des Vereinsstatuts gezogenen Grenzen zu einem ähnlichen Vorgehen in Betreff der neuerlich perfect gewordenen Interpretationsbeschlüsse nicht für ermächtigt halten könne.

Die bezüglichen Beschlüsse sind hierauf als „Declarationen" in den I. Nachtrag zum Vereins-Wagenregulativ aufgenommen worden.

e) Gutachtliche Aeusserung über die Frage, ob ein Bedürfniss vorliege, dem Vereins-Kilometerzeiger einen neuen Supplementband mit Situationsplänen von Bahnhöfen, Bahngruppen etc. beizugeben bezw. denselben durch Ausgabe von Nachträgen zu erweitern oder zu ergänzen. Die Frage wurde von der Commission verneint.

f) Anlegung einer Präjudiziensammlung zum Vereins-Wagenregulativ. Die von der Commission festgestellte, von einer Subcommission für die Beschlussnahme des Plenums vorbereitete Präjudiziensammlung ist allen Vereinsverwaltungen mittelst Circularschreibens vom 4. d. M. übersandt worden.

IV. Commission für technische und Betriebs-Angelegenheiten.

Die Commission hat drei Sitzungen — zwei zweitägige und eine dreitägige — abgehalten, in denen insgesammt 13 Gegenstände zur Verhandlung gekommen sind.

Darunter befinden sich vier Anträge für die Generalversammlung, welche unter den Nummern XIX bis incl. XXII auf der Tagesordnung stehen. Von diesen Gegenständen sind diejenigen zu No. XIX bis incl. XXI der Tagesordnung durch Subcommissionen für die Beschlussnahme des Plenums vorbereitet worden. Wegen No. XIX siehe auch No. 21 dieses Berichts.

Die übrigen Berathungsgegenstände waren folgende:

a) Antrag auf Aufnahme eines obligatorischen Zusatzes zu § 135 der technischen Vereinbarungen in Betreff der Wagen mit Einrichtungen zur radialen Einstellung der Endachsen in den Curven. Diese Angelegenheit hatte bereits die vorjährige (Kölner) Generalversammlung beschäftigt (cfr. No. I pos. 20 der Tagesordnung), war von letzterer an die Commission zur nochmaligen Prüfung zurückverwiesen worden und wird durch die Beschlussnahme zu No. XIX der Tagesordnung Erledigung finden.

b) Endgültige Feststellung des neuen Normal-Preisverzeichnisses und der neuen Zeichnung der Wagen-Bestandtheile auf Grund der Beschlüsse der vorjährigen (Kölner) Generalsammlung zu No. XX der Tagesordnung.

c) Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld, betreffend die Herstellung und den Transport aussergewöhnlich langer Schienen. Die Angelegenheit wurde durch eine Subcommission für die Beschlussnahme des Plenums vorbereitet. Von dem Votum der Commission haben die Vereinsverwaltungen durch Circularschreiben Kenntniss erhalten.

d) Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld, betreffend die Festsetzung von Normalien für die Profile der Presskohlenkasten und der Kohlensteine, sowie für die Verbindungstheile der continuirlichen Bremsen.

Die vorjährige Generalversammlung ging bekanntlich über diesen Antrag zur Tagesordnung über und fasste nur über die Festsetzung von Normalien für die Kuppelungsstücke der Verbindungsschläuche zu den Wagen mit Dampfheizung Beschluss (cfr. No. XXI der Tagesordnung). Die Commission hat auf die Sache noch nicht näher eingehen können, weil die Antragstellerin selbst erst Ermittelungen eingeleitet hat, deren Abschluss abgewartet werden muss.

e) Bearbeitung der von den Vereinsverwaltungen mitgetheilten Resultate der von ihnen ausgeführten Festigkeits- etc. Versuche. Hierüber siehe No. 25 dieses Berichts.

f) Relationen zwischen Wagen-Radständen, Geleiscurven, Fahrgeschwindigkeiten, Spurerweiterung, Geleisüberhöhung und Form der Radreifen. Mit Bezug auf die Mittheilungen in dem, der vorjährigen Generalversammlung erstatteten Jahresberichte (cfr. No. 34 VI a) ist zu bemerken, dass, wie durch die mittelst Circularschreiben vom 15. Juli pr. bewirkte Umfrage festgestellt ist, fernere Versuche nach Anleitung der mit Circularschreiben vom 5. November 1880 übersandten „Anweisung" ausgeführt worden sind. Die gewonnenen Resultate sind der Commission überwiesen worden. Die Angelegenheit wird weiter verfolgt.

g) Interpretation des Vereinsbeschlusses, betreffend die einheitliche Schlauchkuppelung zu den Wagen mit Dampfheizung. Gegen die im Circularschreiben vom 5. December pr. dem perfect gewordenen Beschlusse zu No. XXI der Tagesordnung der vorjährigen (Kölner) Generalversammlung gegebene Auslegung war von einer Verwaltung Einspruch erhoben worden und da

eine Verständigung über den Gegenstand nicht zu erreichen war, so ersuchten wir die Commission um eine gutachtliche Aeusserung zur Sache. Das hierauf von der Commission abgegebene Votum ist allen Vereinsverwaltungen mit Circularschreiben vom 30. Januar cr. mitgetheilt worden. Auch diese Angelegenheit wird durch die Beschlussnahme über den Entwurf der neuen technischen Vereinbarungen (No. XIX der Tagesordnung) Erledigung finden.

h) Ermittelung eines internationalen Constructionsprofils für Personen- und für Güterwagen. Siehe No. 20 dieses Berichts.

i) Anlage und Construction von Strassen- und Zahnrad-Bahnen. Siehe No. 23 dieses Berichts.

V. Commission für Angelegenheiten der Statistik.

Dieselbe hat keine Sitzung abgehalten.

VI. Commission für das Vereinsstatut.

In drei eintägigen Sitzungen sind 13 Berathungsgegenstände erledigt worden, und zwar:

a) 2 Anträge für die Generalversammlung (cfr. No. II und III der Tagesordnung);

b) 6 Anträge verschiedener Verwaltungen auf Aufnahme in den Verein, nämlich:

Anträge der Direction des Számosthaler Eisenbahn in Dées in Siebenbürgen, der Direction der Unter-Elbeschen Eisenbahngesellschaft in Harburg, der Direction der Niederländischen Süd-Ostbahngesellschaft im Haag, des Verwaltungsraths der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang in Wien, der Direction der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft in Kiel und der Direction der Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft in Stettin. (Siehe No. 5 litt. a, b und d dieses Berichts.)

c) Antrag der Württembergischen Staatsbahn, betreffend die Verwendung eines einheitlichen Papierformats zu den Correspondenzen der Vereinsverwaltungen. Die Commission war zwar der Meinung, dass es nicht angezeigt erscheine, die obligatorische Anwendung des von der Württembergischen Staatsbahn vorgeschlagenen Papierformats (von 33 cm Höhe und 21 cm Breite) vorzuschreiben, sie glaubte jedoch an die Vereinsverwaltungen die auf einstimmig gefasstem Beschlusse beruhende Empfehlung richten zu dürfen, in dem schriftlichen Verkehre der Deutschen Vereinsverwaltungen unter sich und mit den ausserdeutschen Vereinsverwaltungen, sowie für die Correspondenz der letzteren, wenigstens insoweit dieselbe an Deutsche Bahnen gerichtet ist — unbeschadet etwaiger Ausnahmen für Tabellen — bei der Wahl des Folio-Formats die Dimensionen 33/21 cm einzuhalten und bei Verwendung von Papier in geringerer Höhe (des sogenannten Briefpapiers) die Breite von 21 cm nicht zu überschreiten.

d) Antrag der vormaligen Kaiserin Elisabethbahn auf Abänderung des § 21 des Vereinsstatuts. Der Antrag wurde später zurückgezogen, nachdem von der Commission anerkannt war, dass ein Bedürfniss, demselben näher zu treten, zur Zeit nicht vorliege.

e) Vorbesprechung über die eventuelle Aenderung in der Geschäftsführung des Vereins nach Uebernahme der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn seitens der Königlich Preussischen Staatsregierung. Die desfallsigen Verhandlungen und der resultatlose Verlauf derselben sind den Vereinsverwaltungen bekannt.

f) Vorschläge der geschäftsführenden Direction, betreffend die Beseitigung einiger Unvollkommenheiten des Vereinsstatuts (cfr. No. 8 dieses Berichts).

g) Verschiedene Personalangelegenheiten. —

Eine vierte Sitzung der Commission wird einen Tag vor der Generalversammlung (zur Berathung und Beschlussfassung über die Aufnahmeanträge der Militärbahn Banjaluka-Doberlin und der Stargard-Cüstriner Bahn) stattfinden. —

VII. Commission für die Vereinszeitung.

Es hat nur eine Sitzung stattgefunden, in welcher über innere Angelegenheiten der Redaction der Vereinszeitung Beschluss gefasst wurde.

VIII. Vereinskarten-Commission.

In einer eintägigen Sitzung wurden einige zwischen der geschäftsführenden Direction und mehreren Vereinsverwaltungen entstandene Meinungsverschiedenheiten über die Berechtigung zum Empfang von Vereinskarten zum Austrag gebracht. Ausserdem wurden von der Commission einige, für die Beurtheilung des Anspruchs auf Ertheilung von Vereinskarten massgebende Interpretationsbeschlüsse gefasst, über welche unter No. 9 dieses Berichts Näheres zu ersehen ist.

IX. Prämiirungscommission.

Es hat nur eine — eintägige — Commissionssitzung stattgefunden, in welcher die eingegangenen Bewerbungen einer orientirenden Prüfung unterzogen und zur specielleren Prüfung mehrere Subcommissionen eingesetzt worden sind. Die sehr eingehenden Prüfungen der Subcommissionen sind beendet bezw. werden in wenigen Tagen zum Abschluss kommen, so dass in einer in den letzten Tagen dieses Monats stattfindenden Plenarconferenz über die Vergebung der Preise voraussichtlich endgültig Beschluss gefasst werden kann.

35. Wechsel der geschäftsführenden Direction.

Nachdem in der am 13. Mai cr. hier abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zur geschäftsführenden Direction des Vereins gewählt worden war, hat die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft am 1. d. Mts. die Geschäftsführung an die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft abgegeben und sich mittelst Schreibens vom 30. Juni cr. von den Vereinsverwaltungen verabschiedet.

Die unterzeichnete geschäftsführende Direction hat den Vereinsverwaltungen von der am 1. d. Mts. erfolgten Uebernahme der Geschäfte mittelst Schreibens vom gleichen Tage Kenntniss gegeben.

Berlin, den 17. Juli 1882.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Simon.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 24. Juli 1882. (Der Couponstempel. Niederösterreichische Staatsbahnen. Eisenbahnrath. Ebenfurt-Leobersdorf. Jaroslau-Sokal. Schwellenimprägnirung. Verkehr von Fiume. Expropriationsentscheidung. Triester Tarife. Dux-Bodenbach. Getreidecampagne. Centralweiche. Abazzia. Kaschitz-Schönhof. Galiz. Transversalbahn. Börsennotiz.)

Betreffend den Couponstempel-Abzug bei Oesterreichischen Eisenbahnprioritäten gelangt ein im Jahre 1879 abgegebenes Rechtsgutachten des Oesterreichischen Justizministeriums zur Oeffentlichkeit, welches die Frage verneint. Dasselbe lautet:

„Auf Ihre mit Eingabe vom 15. Mai 1879 gestellte Bitte, Ihnen zur Wahrung von Rechten im Auslande eine Bestätigung über Ihre gesetzliche Berechtigung — von den Coupons Ihrer Obligationen bei der Einlösung auch die Couponstempel-Gebühr abzuziehen — auszufertigen, und auf Ihre diesbezügliche Nachtragseingabe vom 25. Juni 1879 wird Ihnen von Seite des K. K. Justizministeriums, als der hierzu nach § 282 des Gesetzes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. No. 208, berufenen Behörde auf Grund des mit dem K. K. Finanzministerium gepflogenen Einvernehmens folgendes Amtszeugniss ausgefertigt:

Bezüglich der Gebührenbehandlung der Coupons wird unter dem Schlagworte „Coupons“ im Tarif zum Gesetze vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. No. 89, auf die Tarifpost 11 d) der mit diesem Gesetze geänderten Tarifbestimmungen gewiesen, wonach die Coupons von Privat-Schuldverschreibungen, wozu die Prioritätsobligationen der Eisenbahngesellschaften gehören, der Gebühr nach Scala II des Gesetzes vom 13. December 1862 von dem angewiesenen Betrage unterliegen. Nach der dabei bezogenen Tarifpost 36 dieses Gesetzes ist jede Ausgabe von Coupons über Darlehensinteressen der Finanzbehörde des Bezirkes vorläufig anzuzeigen und schliesst die Verpflichtung in sich, die Gebühr, welche für jeden einzelnen Coupon entfällt, nach ihrer Gesammtzahl zur jedesmaligen Verfallszeit unmittelbar zu entrichten. Die Verpflichtung zur unmittelbaren Gebührenentrichtung von den verfallenen Zinsen ist daselbst auch allen Personen auferlegt, welche auf Ueberbringer lautende Schuldverschreibungen ohne Coupons herausgeben. Der Absatz 4 der Vollzugsvorschriften vom 20. December 1862 zum Gesetze vom 13. December 1862 enthält die näheren Bestimmungen über die zu liefernde Nachweisung über die ausgegebenen Schuldverschreibungen und die Zahlung der Stempelgebühren von den Zinsen derselben. Nach diesen Bestimmungen hat der Aussteller des Coupons (der Zahlungsanweisung) oder der Aussteller des Schuldscheines *au porteur*, wenn keine Coupons dazu beigegeben sind, die Verpflichtung, die entfallenden Stempelgebühren zu entrichten. Es trifft somit bei den Prioritätsobligationen der Bahngesellschaften diese Verpflichtung die Gesellschaft als Aussteller. Eine Bestimmung darüber, dass der Aussteller des Coupons die Verpflichtung zur Entrichtung dieser Gebühr auf den Besitzer überwälzen könne, ist in den Gebührengesetzen nicht enthalten.

Wien, am 20. November 1879.

Der K. K. Justizminister: Stremayr.

An die K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Westbahn, zu Händen des Herrn Generaldirectors Alois v. Czedik Hochwohlgeboren, Westbahnhof, Wien“.

Der Erlass deducirt aus den Gebührengesetzen die Verpflichtung der Ausgeber von Coupons über Darlehensinteressen zur unmittelbaren Entrichtung der Stempelgebühr. Es werden somit bei den Prioritätsobligationen der Eisenbahngesellschaften Letztere von dieser Verpflichtung als Aussteller getroffen. Deren Ueberwälzung auf den Besitzer ist in den Gebührengesetzen nicht ausgesprochen. „Somit auch nicht zulässig!“ raisonniren die Gegner dieses Abzuges, welche die Rechtswidrigkeit desselben seitens der Bahnen aus dem Gutachten erweisen glauben. Aber die Ansicht einer noch so hoch stehenden Administrativbehörde kann rücksichtlich einer rein juristischen Frage nicht massgebend sein; das ist Sache der Gerichte. Dann handelt es sich

nicht darum, wem das Gesetz den Couponstempel zur Entrichtung auflegt; es ist begreiflich, dass deshalb der bekannte Aussteller vor dem unbekannten Besitzer vom Gesetze in Anspruch genommen wird. Was diese Beiden in der gedachten Beziehung pactiren, das ist entscheidend, mit anderen Worten, ob in dem Versprechen der Einlösung des Coupons ohne allen Abzug die Tragung der Stempelgebühr durch den Aussteller enthalten sei. Wir bekennen, dass überwiegende Argumente dafür sprechen, indessen sind die dagegen seitens der Bahnen vorgebrachten Einwendungen doch beachtenswerth; es muss daher das Urtheil des Obersten Gerichtshofes abgewartet werden.

Die Verwaltung der Niederösterreichischen Staatsbahnen und der Donau-Uferbahn durch die nunmehr aufgelöste Ministerialcommission bietet in Folge der Unterstellung dieser Bahnen unter die Direction für den Staats-Eisenbahnbetrieb dem „C. B. f. E." zu einer berechtigten Apologie des Wirkens dieser Commission Anlass. Dieselbe hat die Liquidirung, Erledigung der gesellschaftlichen Verpflichtungen der Niederösterreichischen Staatsbahn, ferner die Vervollständigung der baulichen Anlagen sowie die Ausrüstung der Bahn und Entwickelung des Secundärbetriebes, endlich die Pflege des Verkehrs und die Organisation des Dienstes musterhaft und öconomisch durchgeführt, nicht minder auch bei der Donau-Uferbahn so überaus günstige Resultate erzielt, dass deren Betriebscoefficient nur 32 pCt., die Verzinsung ihres Anlagecapitals dagegen 8,8 pCt. im Jahre 1881 betrug. Dieser Artikel bildet ein lesenswerthes Stück Eisenbahngeschichte.

Dem Eisenbahnrathe ist nach dem Organisationsstatute, welches für den Betrieb der westlichen Staatsbahnen erlassen wurde, eine wesentliche Function in der Verwaltung zugedacht. Der Staats-Eisenbahnrath soll ein wesentliches Glied der Central-Verwaltungsstelle bilden; ganz besondere Befugnisse werden einem aus seiner Mitte zu wählenden Beirathe eingeräumt. Die Mitglieder des letzteren sollen an der Vorbereitung der Anträge für die der Entscheidung des Handelsministeriums vorbehaltenen Angelegenheiten theilnehmen; sie haben sich fortlaufende Einsicht in alle wichtigeren geschäftlichen Vorkommnisse zu verschaffen und der Präsident ist verpflichtet, ihr Gutachten in allen wichtigeren Fragen des finanziellen und commerziellen Dienstes einzuholen. Es ist die Zögerung des Handelsministeriums bezüglich der Ernennung dieser Mitglieder begreiflich. Die 26 Tüchtigsten aus Hunderten diesfälliger Gesuche und Anträge zu ernennen ist eine sehr schwierige Aufgabe.

Ueber den Ausbau der Eisenbahnlinie Ebenfurt-Leobersdorf hat anlässlich der Einladung des Handelsministeriums zur Tracenrevision in Folge eines Concessionsansuchens die Wiener Handelskammer auf ihr schon im Jahre 1880 abgegebenes Votum und auf die natürlichen, für Wien höchst bedauerlichen Folgen hingewiesen, wenn fortan die Transitosendungen von Getreide, Mehl und anderen Massenproducten aus der Gegend von Oedenburg-Raab und dem Hinterlande, die bisher über Wien gehen, in der Regel die Route über Leobersdorf nehmen möchten und unsere Stadt die weitreichenden Vortheile des Durchzugsverkehres verlieren würde. Die Kammer hob bei diesem Anlasse auch hervor, wie sehr es zu beklagen sei, dass die Donaustrecke zwischen Theben und Gyönyö der Schifffahrt noch immer die schwersten Hindernisse bereitet und dass, so lange diese Strecke nicht regulirt sein wird, der Verkehr mit vollbeladenen Schiffen nach Wien unmöglich ist. Der Transport per Bahn würde nun durch den Ausbau der projectirten Anschlussbahn von Wien abgelenkt werden und wäre eine Compensation nur in der Erleichterung der Schifffahrt zu finden, die uns wenigstens so viel sichert, dass der von der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft vermittelte grosse Transitoverkehr in Getreide etc., welchen Wien nach jahrelangen Anstrengungen errungen hat, namentlich der hier stattfindende Umschlag der Güter vom Schiffe zur Bahn erhalten bleibt. Die Kammer gab daher ihr Gutachten dahin ab, dass die Strecke Ebenfurt-Leobersdorf erst dann herzustellen wäre, wenn auf Seite Ungarns die für die Dampf- und Ruderschifffahrt nothwendige Regulirung der Donau zwischen Theben und Gyönyö stattgefunden hat.

Die Uebertragung der Concession für die Eisenbahnlinie Jaroslau-Sokal an die Galizische Karl-Ludwigbahn hat, jedoch unter Enthebung von der Verpflichtung zur Herstellung eines Saveumschlages bei Jaroslau und zweier Getreidespeicher, die Kaiserliche Sanction erhalten. Diese Concession wird mit der der Hauptlinie, d. i. am 31. December 1951, erlöschen. Der Verwaltungsrath der Karl-Ludwigbahn hat auch bereits um die formale Ermächtigung der Regierung zur Emission von 4½ procentigen Prioritäten im Betrage von rund 5 Millionen Gulden — zur Capitalsbeschaffung für den Bau der Linie Jaroslau-Sokal — angesucht und das Formular der Titres der Regierung zur Genehmigung vorgelegt.

Die Schwellen-Imprägnirungssysteme wurden seitens der Direction der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zum Gegenstande eingehender Studien gemacht und ist das sogenannte Burnett'sche System am zweckmässigsten befunden worden, welches nach einer 20jährigen Erfahrung auf den meisten der Englischen, Französischen und Deutschen Eisenbahnen mit dem besten Erfolge angewendet wird. Nach dem erwähnten Systeme werden aus den Schwellen mit einem Dampfdruck von 1½ bis 2 Athmosphären die Pflanzensäfte aufgelöst und in dieselben mit einem Druck von 8 Atmosphären Zinkchlor eingepresst. Die Erfahrung hat ferner gelehrt, dass die Imprägnirung in eigener Regie am billigsten erfolgt, und dass es aus Sparsamkeitsrücksichten sehr zweckmässig ist, wenn hierzu ein Apparat zur Verfügung steht, welcher von einem Ort zum andern transportirt werden kann. Die Direction der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat daher beschlossen, die Imprägnirung nach dem Burnett'schen Systeme in eigener Regie bewirken zu lassen und zu diesem Zwecke einen transportablen Imprägnirungsapparat anzuschaffen. Der Apparat selbst wird circa 12 000 fl. kosten, während für das Patent 5 000 fl. zu zahlen sein werden.

Im Hafen von Fiume ging es schon lange nicht so lebhaft zu, als im Monat Juni d. J. Die in grosser Anzahl erscheinenden Dampfer und Segler, die Flaggen verschiedener Nationen, die Lebhaftigkeit bei der Aus- und Einladung bieten uns im wahren Sinne des Wortes das Bild eines Welthafens. Das schöne Schauspiel lockte viele Zuschauer auf die Quais, welche von den grossen Dampfschiffen so occupirt waren, dass die kleineren Localdampfer auf dem Maria-Theresia-Molo landen mussten. Auch auf den Schiffen wurden viele Besuche gemacht, die meisten auf dem aus Indien eingetroffenen Dampfer „Raisby", dessen Matrosen mit aus Indien gebrachten Artikeln, bunten Papageien, bizarren Sonnenschirmen und sonstigen Waaren um gutes Geld handelten. Diese Rührigkeit brachte gewiss auch die Zweifler auf den Gedanken, dass das Aufblühen des Hafens von Fiume nun rasch vorwärts schreitet.

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungs-Gerichtshofes vom 9. Februar 1882 kann die Rechtswirksamkeit eines Expropriationserkenntnisses zu Eisenbahnzwecken keineswegs ipso facto durch die Entbehrlichkeit der expropriirten Sache für die in Aussicht genommenen öffentlichen Zwecke, sondern nur durch den Ausspruch der competenten Behörde und zwar nur dann und nur insoweit aufgehoben werden, als die Voraussetzungen des § 73 des Expropriationsgesetzes (vom 18. Februar 1878) zutreffen. Das Enteignungserkenntniss ist gemäss §§ 18 und 19 dieses Gesetzes ein Formalact der Staatsgewalt, welcher nach eingetretener Rechtskraft dem Expropriirten und der enteigneten Sache gegenüber wirksam wird und zwar ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe dem Exproprienten übergeben wurde oder nicht. Deshalb kann die Rechtswirksamkeit des Expropriationserkenntnisses keineswegs ipso facto durch die Entbehrlichkeit der betreffenden Sache, sondern abermals durch einen gleichgerichtigen Formalact, durch einen Ausspruch der competenten Behörde, welcher die rechtlichen Consequenzen der Enteignung dem Exproprianten gegenüber beseitigt, aufgehoben werden. Die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit der Aufhebung eines Expropriationserkenntnisses soll nach den im citirten § 37 fixirten, zu gar keinen Zweifeln Anlass gebenden Momenten beurtheilt werden, wenn nämlich die Enteignung nicht vollzogen oder die Feststellung der Entschädigung nicht erfolgt und überdies um diese Feststellung noch nicht angesucht worden ist. Die angebliche Härte dieser Auslegung für den Exproprienten ist angesichts des klaren Gesetz-Wortlautes irrelevant. Uebrigens ist nach §§ 23 und 37 des Expropriationsgesetzes der Zeitraum eines Jahres zur Aufhebung der Rechtskraft eines Expropriationserkenntnisses gewährt.

Betreffs der Eisenbahntarife hatte die Triester Handelskammer unter Anderem den Wunsch ausgesprochen: Das Handelsministerium wolle die Triester Relationen mit beiden Theilen der Monarchie mittelst allgemeiner Refactien oder in anderer Weise derart mit jenen von Fiume in Einklang bringen, dass der zu Ungunsten Triests lastende Unterschied entfalle und die obwaltende Verschiedenheit in der Behandlung zweier Schwesterstädte, namentlich des wichtigsten Hafens der Monarchie, aufhöre. Hierüber bemerkt das offiziöse „F. B." Folgendes: Die Südbahn hat nach zwei Richtungen Abhülfe geschaffen und zwar erstens dadurch, dass der gleiche Tarifsatz für Wien-Triest und Fiume-Budapest eingehoben wird, und zweitens damit, dass die 15 km betragende Distanzdifferenz, welche zwischen Triest und Oesterreichischen Aufgabestationen einerseits und Fiume und den gleichen Relationen andererseits besteht, als nicht existent in Rechnung gestellt wird — eine Begünstigung, die sich auf mehrere 100 000 fl. des Jahres beziffert. Ein Mehr, d. h. eine Concession der Südbahn, dahin gehend, dass die Triester Tarife billiger sein sollen als die Fiumaner, dass also für eine längere Distanz geringere Fracht zu zahlen wäre als für eine kürzere Distanz, liegt nun weder in dem Princip des Verkehrs überhaupt, noch kann es von der Südbahn speciell bewilligt werden, weil dieselbe zufolge Art. 7 des mit der Ungarischen Regierung abgeschlossenen Kaufvertrages für die Agram-Sisseker Bahn, dessen Inartikulirung in die Concession der Südbahn von der hiesigen Regierung bewilligt wurde, verpflichtet ist, die Tarife nach Fiume auf die ganze Concessionsdauer niemals höher zu halten, als jene nach Triest.

Zur Verbesserung der Lage der Bergarbeiter auf den der Dux-Bodenbacher Bahn gehörigen Werken werden von dem verdienstvollen Director Pechar eine Reihe von Reformen eingeführt. Mit 1. September treten vorläufig eigene Kindergärten mit unentgeltlicher Aufnahme der Kinder der Bergarbeiter in Activität. Ferner übernimmt die Direction die Schulgeldzahlung für die die Volksschule besuchenden Kinder der Bergarbeiter aus eigenen Mitteln.

Für die bevorstehende Getreidecampagne hat die Oesterreichische Nordwestbahn Tarife aufgestellt, durch welche in Verbindung mit der Donau- und Elbe-Schifffahrt dem Ungarischen Getreide der Norddeutsche Markt wieder erschlossen werden soll. Die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft soll das Ungarische Getreide bis Korneuburg führen, wo die Nordwestbahn dasselbe aufnehmen und zur Weiterverschiffung auf der Elbe an den Umschlagplatz in Laube bringen soll. — Der Conflict zwischen der Oesterreichischen Nordwest-Schifffahrtsgesellschaft und der Deutschen Tauereigesellschaft „Kette“ scheint bedeutende Dimensionen annehmen zu wollen, da über 60 Schiffsfirmen einen diesbezüglichen Aufruf an ihre Collegen erlassen haben.

Die Vermehrung der Personenzüge nach allen Richtungen macht auf mehreren Oesterreichischen Bahnen im Interesse der Sicherheit des Betriebes die Einführung einer Centralweiche nothwendig und soll auch eine derartige Vorrichtung adoptirt werden, welche die sicherste Garantie gegen Unfälle bietet.

In Abazzia bei Fiume wurde eine grosse Besitzung vom Generaldirector Schüler angekauft, welche er (wie er dies bei dem Grundcomplexe des neuen Hotels auf dem Semmering gethan hat) der Südbahn zum Ankaufspreise zur Verfügung stellt. Herr Schüler will in Abazzia, das ein sehr mildes Klima besitzt, ein grosses Sanatorium für den Winteraufenthalt einrichten, welches schon in diesem Herbste eröffnet werden soll; überdies soll Abazzia als Seebad in comfortabler Weise hergerichtet werden. Die Verbindung mit der Eisenbahnstation Fiume, welche 2 km entfernt ist, soll durch einen regelmässigen Omnibusdienst hergestellt werden.

Die Oesterreichische Local-Eisenbahngesellschaft hat die Localbahn von Kaschitz nach Schönhof angekauft. Concessionäre dieser 4,185 km langen Localbahn waren die Herren Karl Anton und Ferdinand Herglotz. Die Betriebseröffnung erfolgte am 18. August 1881 und wurde seitdem der Betrieb von der Pilsen-Priesener Bahn geleitet. Die Local-Eisenbahngesellschaft wird die erwähnte Linie bis Radonitz ausbauen und ist ihr für diesen Fortsetzungsbau die Concession bereits ertheilt worden.

Der Bau der Galizischen Transversalbahn ist an ein Consortium, bestehend aus den Unternehmern: Baurath Baron Karl v. Schwarz, Ad. Knauer & E. Gross, dann J. C. Löwenfeld's Wittwe und Sohn als Bestbieter vergeben worden. Die Offerenten erbieten sich, die Eisenbahnstrecken Saybusch-Neusandec, Grybow-Zagorz und Stanislau-Husiatyn um den Pauschalpreis von 20 984 000 fl. mit eisernen Brücken, bei Anwendung von Holzconstructionen um 700 000 fl. billiger herzustellen; die Ausführung des Zweiggeleises Zagorzany-Gorlice wird für 110 000 fl. offerirt. Als Vollendungstermine sind angegeben: Für erstere obgedachten drei Strecken der 31. December 1884, für die zweite der 30. Juni 1884 und für die dritte der 31. October 1884.

Die Börse war von den Egyptischen Wirren wohl etwas beeinflusst, doch behaupteten sich Bahneffecten fest, während die der Transportbahnen aus Ungarn wie Oesterr. Staats (337,25), Karl-Ludwig (321,25), Nordwest (213,50) und Elbethal (233,75) einen namhaften Aufschwung genommen haben. Von der überreichen Ernte Ungarns werden natürlich die Bahnen dieses Landes in erster Reihe profitiren.

Die Norwegisch-Schwedische Verbindungsbahn Drontheim-Torpshammer-Sundswall (Merakerbahn)

wurde am 21. d. M. vom Könige feierlich eröffnet. Sie ist die dritte Eisenbahnverbindung zwischen Norwegen und Schweden. Auf Norwegischer Seite ist die Länge der Bahn 100 km, welche Bahnstrecke etwas über 11½ Millionen Kronen gekostet hat, und am 17. October 1881 bis zur Schwedischen Grenze bei Storlien eröffnet wurde. Ebenso war der Schwedische Theil der Bahn bis auf die 32 km lange Strecke Oestersund-Nölden bereits in den Jahren 1878—1881 eröffnet worden. Nunmehr ist auch die in der Mitte liegende Schlussstrecke fertig gestellt.

Griechische Bahnen.

Wie die Griechischen Blätter melden, hat die Französische Gesellschaft, welche die Bahn Athen-Theben-Larissa baut, vor einigen Tagen mit den Vorarbeiten zu einer Bahn von Larissa nach dem Hafenorte Palamona beginnen lassen. Die Gesellschaft will sich nämlich noch vor der Fertigstellung der Bahn Athen-Larissa, die im Mai 1884 dem Verkehre übergeben werden muss, in Konstantinopel um die Concession zu einer Bahn Palamona-Salonich bewerben, um so ihre jetzige Binnenlandbahn in eine grosse internationale Bahn umzuwandeln.

Amerikanische Eisenbahnen.

Wie die Englischen Capitalisten über die Amerikanischen Eisenbahnen denken, darüber berichtet „Herapath's Railway Journal“ in folgender charakteristischer Weise: Es mag sein, dass viele der Amerikanischen Eisenbahnen eben so gut und gesund sind, als Englische gleicher Gattung, ein Umstand dabei wird den Besitzern von Yankee Bahnactien unerträglich: die ausserordentliche und endlose Unbeständigkeit der Preise. Sie tanzen wie wahnsinnig auf und nieder. Jemand, der Actien selbst der besten Linie zu einem nach seiner Meinung angemessenen Preise kauft, ist sicher, sehr bald in Aufregung zu gerathen durch jähen Preiswechsel. Am Tage nach dem Kauf kann er vielleicht unangenehm berührt werden durch Niedergang seiner Papiere, wodurch der Werth seines Eigenthums, ohne irgend welchen vernünftigen Grund, um Hunderte oder Tausende verringert wird; aber einen oder zwei Tage später schnellen die Preise wieder in die Höhe und sein Schaden ist reparirt — vorausgesetzt, er verkauft und kann die Börse erreichen, bevor ein anderer heftiger Fall eintritt. Ein derartiger Geschäftsgang ist nicht nach dem Geschmack des Britischen Geldbesitzers, welcher principiell sich des Wettens enthält und aus Neigung stabile Capitalwerthe vorzieht. Das Quecksilber Amerikanischer Actien ist aber in unausgesetzter Bewegung, so dass sie beginnen, an den Londoner Märkten ausser Mode zu kommen. Leute von Besitz lieben es nicht, ihr Eigenthum bald hochgeschnellt, bald tief abwärtsgehend zu sehen. Sie wünschen etwas zu haben, worauf sie sich für ihr Einkommen verlassen können. Solche Schwankungen können für Spieler und Speculanten recht passend sein, aber sie schrecken die ruhigen Capitalbesitzer ab. Denn man muss sagen, dass Jemand, der sein ganzes Vermögen in Amerikanischen Eisenbahnactien angelegt hat, dem Verrücktwerden kaum zu entgehen vermag. Er kann aber seinen Geldbeutel und seinen Verstand retten, wenn er die Actien gegen gesunde Amerikanische Eisenbahn-Obligationen umtauscht. Wir halten manche dieser Obligationen für fast eben so gut und sicher, als die besten Englischen Eisenbahn-Obligationen. Die Amerikaner sind u. E. in dieser Art der Verwaltung hinter ihrer Zeit zurück. Sie schenken in der Regel der Sicherheit keine Beachtung und verstehen anscheinend nicht, Geld zu 4 pCt. aufzunehmen. Viele Amerikanische Eisenbahn-Obligationen, obwohl hinlänglich gedeckt, tragen 6 pCt. Zinsen und stehen dennoch nicht hoch im Preise. Dies können sie auch nicht, da sie in verhältnissmässig kurzer Zeit pari zurückzuzahlen sind. Welcher Unsinn! Weshalb können unsere Vettern nicht ihren Credit ausnutzen und gleich uns und den Canadischen Eisenbahn-Gesellschaften dauernde 4 pCt. Obligationen ausgeben. Sie scheinen es aber vorzuziehen, übertriebene Preise für geliehenes Geld zu zahlen. Vielleicht thun sie dies allerdings, weil sie glauben, dass die häufigen Tarifkriege und die bestehende Gesetzgebung nicht günstig für ihren Credit sind.

Haftpflicht.

v. O. **Die Benutzung einer Dampframme, die** (bei Herstellung eines Eisenbahnbaues) **fortbewegt wird, gehört nicht zum Eisenbahnbetrieb im Sinne des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes.** — Der Unfall war dadurch herbeigeführt, dass bei dem Bau der Berliner Stadteisenbahn eine Dampframme umstürzte, als sie zur Benutzung an einer anderen Stelle weiter gerückt wurde. Der Kläger, welcher sich als Arbeiter auf dem Rammgerüste befand, wurde hierdurch verletzt. Aus den Entscheidungsgründen: „Wenngleich nun die Ramme sich auf einem Schienengeleise befand und der Unfall durch die mangelhafte Unterschwellung des Geleises herbeigeführt ist, so kann der Nichtigkeitsbeschwerde doch nicht darin Recht gegeben werden, dass der Unfall bei dem Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 eingetreten sei. Zwar ist der Begriff einer Eisenbahn im Sinne dieses Paragraphen nicht auf die vorzugsweise als Eisenbahnen bezeichneten, vermittelst Dampfkraft betriebenen Transportanstalten zu beschränken, allein andererseits ist es nicht gerechtfertigt, jeden Transport eines Gegenstandes als einen Eisenbahnbetrieb im Sinne des erwähnten Paragraphen anzusehen, wenn dabei ein Schienengeleise benutzt wird. Im vorliegenden Falle handelte es sich überhaupt nicht um eine Anstalt zur Beförderung von Personen oder Gegenständen, sondern nur um die Benutzung der Dampframme, welche dadurch erleichtert wurde, dass bei dem im Laufe der Arbeit erforderlich werdenden Weiterrücken derselben ein Schienengeleise benutzt wurde. Ein derartiges, höchstens auf wenige Schritte stattfindendes Weiterrücken der Ramme hat mit einem Eisenbahnbetrieb keine Aehnlichkeit, wie sich auch nicht erkennen lässt, dass hierbei ähnliche Gefahren wie beim Eisenbahnbetrieb vorhanden sind. (Erk. d. V. Civilsen. des Reichsger. vom 29. März 1882 in Sachen H. St. in Berlin, Klägers u. Imploranten, wider d. K. Preuss. Eisenbahnfiscus, Bekl. u. Imploraten; Braun u. Blum, Annal. Bd. V. S. 355.)

Literatur.

—st.— **Ueber Gebäudestatistik.** Von O. Elb, Königlich Sächsischen gepr. Civilingenieur. Dresden. G. Schönfeld's Verlags-Buchhandlung. 1882.

Schon seit einer Reihe von Jahren bildet die Baustatistik einen Gegenstand der Erörterungen von Technikern und Statistikern und hat es an verschiedenen Vorschlägen hierzu nicht gefehlt. Es sind auch in einzelnen Orten und Gegenden Versuche gemacht worden, ohne dass dieselben in weiteren Kreisen Nachahmung gefunden hätten oder dass ein energisches Vorgehen zur Erreichung des Zieles zu bemerken gewesen wäre. Die vor Kurzem erschienene Denkschrift des Verbandes Deutscher Ingenieur- und Architectenvereine hält der Verfasser aus mehreren Gründen den berechtigten Erwartungen nicht vollständig entsprechend. Er unternimmt es deshalb, mit neuen Vorschlägen herauszutreten. Vor Allem erörtert er den Zweck und die Aufgabe der Baustatistik und findet, dass man, den einzelnen Zweigen des Bauwesens entsprechend, eine Statistik der Gebäude, der Eisenbahnen, der Strassen- und Wasserbauten zu unterscheiden habe. In das Bereich seiner Betrachtungen zieht er vorläufig nur die Gebäudestatistik.

Zunächst weist er die Berechtigung dieser Statistik nach, betrachtet dann die Kosten und Schwierigkeiten, welche sich der Erhebung entgegensetzten und zeigt, was bis jetzt auf diesem Gebiete geschehen ist. Die Vorschläge des Geheimrath Dr. Engel in Berlin und des Ministerialrath Mayr in München hätten sich nicht vollständig practisch erwiesen, ebenso können die in einzelnen Städten durchgeführten Gebäudezählungen keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen. Dagegen verdiene eine in den letzten Jahren erschienene Arbeit des Stadtbaurath Blankenstein in Berlin besondere Beachtung und wird solche vom Verfasser zu seinen nun folgenden Vorschlägen benützt. Unter diesen Vorschlägen findet sich auch der, dass die Erhebungen durch fachmännisch gebildete Beamte erfolgen sollen.

Die Gebäudestatistik sei in folgende Abschnitte einzutheilen: Die Statistik 1. der bestehenden Gebäude, 2. der Neubauten, 3. der Umbauten, 4. der in Abgang zu bringenden Gebäude, welch einzelne Theile getrennt behandelt werden müssen. Diesen einzelnen Abschnitten werden specielle Besprechungen gewidmet und sind die zugehörigen Fragebogen im Anhange mitgetheilt.

Der Verfasser wünscht, dass seine Vorschläge dem Urtheile der Fachgenossen unterstellt werden möchten und dass seine Arbeit dazu dienen möge, die Frage der Gebäudestatistik weiter zu fördern. Wir schliessen uns diesem Wunsche an und empfehlen daher die besprochene Schrift.

Miscellen.

Tunnel zwischen England und Irland. In der „Railway News" finden sich mehrfache Erörterungen über die Vortheile, welche eine directe Schienenverbindung zwischen England und Irland im Gefolge haben würde. Die aus dieser Verbindung in politischer und wirthschaftlicher Beziehung sich ergebenden Vortheile werden für so bedeutend erachtet, dass dadurch die „Irische Frage" aus der Welt geschafft werden könnte und wird deshalb auch das Unternehmen der Untertunnelung der Seestrecke zwischen England und Irland als ein im nationalen Interesse liegendes bezeichnet, weshalb die Kostenfrage auch erst in zweiter Reihe in Betracht komme. Eine für die Anlage eines Tunnels sehr günstige Stelle soll sich im Nordcanal westlich von Laggan Head finden, wo die Wassertiefe nicht über 21 m betrage und wo sich in einer Entfernung von etwa 30 km vom Englischen Ufer zwei kleine Inseln, die „Maidens" befinden — in der Nähe von Larne an der Ostküste Irlands —, welche bei der Tunnelanlage zweckmässig benützt werden könnten. Die auf der Englischen Seite jetzt bis Stranraer gehende Eisenbahn würde dann in ihrer Verlängerung durch den Tunnel nach Irland führen. Man hofft, dass weitere Schritte zur Verwirklichung des Projects geschehen werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. August cr. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg bezw. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn nach den Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marsch-, der Westholsteinischen, der Kreis Oldenburger, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Berlin-Hamburger, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn via Hassbergen-Hamburg zwei verschiedene Ausnahmetarife in Kraft. Verkaufspreis je 10 ₰. Köln, den 25. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1440)

Vom 25. Juli 1882 ab wird der im Uebernahmetarife für Dresden-Elbkai vom 15. März 1880 verzeichnete Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4 (Petroleum) für Wichstadtl-Lichtenau von 2,34 ℳ auf **2,06 Mark pro 100 kg** ermässigt. Dresden, am 24. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1441)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Speditions-Bureau der K. K. Bosnabahn. Mit 5. August l. J. gelangt ein Tarif für den directen Güterverkehr via Steinbrück-Sissek zwischen Wien, Triest und Fiume einerseits und Stationen der K. K. Bosnabahn, sowie Serajevo andererseits zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind sowohl im Wege der Verbandstationen, als auch bei der commerciellen Abtheilung der Südbahn, ferner bei dem Speditions-Bureau der K. K. Bosnabahn käuflich zu haben. Wien, am 20. Juli 1882. Die Verbandverwaltungen. (1442)

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. tritt je ein Nachtrag II zu Theil I, II und III des Oesterreichisch-Ungarisch und Süddeutsch-Französischen Verbandstarifs (Verkehr mit Deutschland), gültig vom 15. Juli 1881, Aenderungen und Ergänzungen enthaltend, in Kraft. Strassburg, den 20. Juli 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1443)

Norddeutscher Verband. Zum Verbandsgütertarife vom 1. Januar 1878 ist der mit dem 1. August cr. in Kraft tretende Nachtrag 19 herausgegeben, welcher andere Tarifkilometer für Berlin-Anhaltische etc. Stationen und andere Frachtsätze des Ausnahmetarifs K. für Eisenerz etc., sowie des Ausnahmetarifs R. für façonnirtes Eisen im Verkehr mit Aachen-Jülicher Stationen enthält.

Soweit die hierdurch eintretenden Aenderungen mit Tariferhöhung verbunden sind, behalten die bisherigen Tarifsätze noch bis zum 15. September cr. Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandsstationen käuflich zu haben. Hannover, den 12. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1444)

Directer Güterverkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Magdeburg und Stationen der Oldenburgischen Bahnen. Am 1. August cr. tritt zum Tarif für oben bezeichneten Verkehr der 3. Nachtrag in Kraft, welcher Tarifsätze für den Verkehr mit der neu einbezogenen Station Osterwieck enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 25. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1445)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Am 1. August cr. tritt zu dem Gütertarife für oben bezeichneten Verband der 17. Nachtrag in Kraft, welcher anderweite Sätze für den Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahn, sowie einen Ausnahmefrachtsatz für Stärke etc. zum Export im Verkehre von Neustadt a/D. nach Harburg enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands-Expeditionen zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 25. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1446)

Local-Güterverkehr. Durch Nachtrag XV zum Tarif vom 1. Juli 1877 werden mit dem 1. August d. J. die Artikel Düngemittel und Erde des Specialtarifs III in den ermässigten Transittarif der Station Salzungen für den Verkehr mit der Feldabahn einbezogen.

Exemplare des genannten Nachtrages sind zum Preise von 10 ₰ bei unseren Güterexpeditionen käuflich zu haben. Meiningen, den 25. Juli 1882. Die Direction der Werra-Eisenbahngesellschaft. (1447)

Am 15. August 1882 tritt zu Theil II des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifes** der Nachtrag II in Kraft und es können Exemplare desselben durch die Verbandsstationen bezogen werden. Derselbe enthält neue Frachtsätze für den Verkehr mit Prag (K. F. J. B.) transit, Kladrub (Oe. St. E. G.) und Wien etc., sowie abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Brünn etc. und Berichtigungen. Die durch letztere theilweise eintretenden Erhöhungen erlangen erst ab 1. October cr. Giltigkeit. Dresden, am 25. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1448)

Mit Giltigkeit vom 26. d. M. an tritt für Graphitsendungen von Wappoltenreith nach Dresden-Elbkai bei Aufgabe von resp. Bezahlung der Fracht für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein Frachtsatz von 1,90 ℳ pro 100 kg in Kraft. Dresden, den 24. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1449)

Am 1. September d. J. treten die im Tarife für den rubricirten Verkehr vom 1. April 1881 für den Verkehr von Reppen und Rothenburg a/O., Stationen der Breslau - Schweidnitz - Freiburger und der früheren Märkisch - Posener Bahn, nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg enthaltenen, über die längeren Routen eingestellten Concurrenzkilometer-Entfernungen ausser Kraft, so dass vom gedachten Tage ab lediglich die über die kürzeste Route gebildeten Sätze von vorgenannten Stationen bestehen bleiben. Die bezüglichen Relationen sind bei den

Verbandstationen in Erfahrung zu bringen. Mit demselben Tage erhöhen sich die durch Nachtrag III zum Tarif für rubricirten Verkehr zur Einführung gekommenen Kilometer-Entfernungen für
Altwasser und Waldenburg B. F. E. -Driesen von 338 auf 339 km,
Altwasser und Waldenburg - Friedeberg von 355 auf 356 km,
Greifenhagen-Charlottenburg Westend von 173 auf 175 km,
Laessig-Risdorf von 107 auf 115 km,
Podejuch-Berlin Berl.-Anh. Eisenbahn von 167 auf 177 km,
Uechtdorf-Halensee (Güterb.) von 154 auf 157 km.

Dagegen ermässigen sich vom 1. August ab die durch denselben Nachtrag zur Einführung gekommenen Kilometer-Entfernungen für
Greifenhagen-Berlin Magdeb.-Halb. Eisenbahn von 178 auf 173 km,
Neumühl-Kutzdorf von 117 auf 107 km,
Crossen a/O.-Filehne von 226 auf 225 km.

Ferner werden die zwischen Altwasser, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, einerseits und dem im Nachtrage III Seite 6 bezeichneten Stationen der Strecke Lichtenberg - Driesen, sowie Dramburg, Freienwalde i/P., Gr.-Rambin, Labes, Ruhnow, Schivelbein, Iwampke und Wangerin andererseits bestehenden Kilometer-Entfernungen mit dem 15. d. Mts. aus rubricirtem Verkehr ausgeschieden und haben von da ab nur im Staatsbahntarif zwischen den Directionsbezirken Bromberg und Berlin vom 1. August 1881 Giltigkeit. Bromberg, den 19. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection im Namen der Verbands-Verwaltungen. (1450 J)

Berlin - Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Mit 1. August cr. gelangt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband Nachtrag XXI zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen des Vorworts, neue resp. abgeänderte, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze, sowie Aufhebung von Tarifsätzen.

Die Tariferhöhungen resp. Aufhebungen sind bereits früher im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger und in der Vereinszeitung publicirt, und zwar Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction Bromberg unterm 17. Juni cr. (zum 1./8. 82.), Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction Magdeburg unterm 12. Juli cr. (zum 1./9. 82.). Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 *M.* bei unsern Expeditionen käuflich zu haben. Berlin, den 22. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (als geschäftsführende Verwaltung). (1451 J)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. August d. J. wird zu den Tarifheften 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 und 12 der IX. Nachtrag, zum Tarifheft 8 der VIII. Nachtrag und zu den Tarifheften 11 und 13 der X. Nachtrag herausgegeben. Dieselben enthalten Aufhebung von Tarifsätzen, sowie Einführung anderweiter, theils erhöhter, theils ermässigter Tarifsätze für verschiedene Stationen.

Die Nachträge sind bei den Verbandsstationen käuflich zu haben. Magdeburg, den 21. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1452)

Am 1. August d. J. tritt im Localverkehr der unterzeichneten Verwaltung ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Februar 1880 und der zu demselben herausgegebenen Nachträge, sowie des Local-, Vieh- etc. Tarifes des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen, soweit letztgenannter Tarif den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) betrifft.

Mit der Einführung dieses Tarifs sind Aenderungen der bisherigen Frachten nicht verbunden und sind Exemplare desselben zum Preise von 30 ₰ bei unseren Güterexpeditionen sowie in unserem Geschäftslocale hierselbst zu haben. Köln, den 27. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1453)

Die im Nachtrag I zum Saarkohlen-Ausnahmetarif No. 10 enthaltenen Sätze für Wertheim Bayerische Staatsbahn haben bei Instradirung via Bexbach-Mannheim auch Gültigkeit für die Station Wertheim der Badischen Staatsbahn. Köln, den 27. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1454)

Westungarisch - Oesterreichischer Getreideverkehr. Mit 15. August d. J. gelangt für den Transport von Getreide etc. in vollen Wagenladungen von Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft, Ungarischen Westbahn und Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn nach Stationen der Kaiserin Elisabethbahn und Kronprinz Rudolfbahn ein neuer Tarif in Wirksamkeit. Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 15. Februar 1880 nebst Nachtrag I vom 15. April 1881 ausser Kraft gesetzt. Wien, 31. Juli 1882. Die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. (1455)

2. Güterverkehr.

Bei der erfahrungsmässig in jedem Herbste eintretenden bedeutenden Steigerung der Transporte von Massenproducten, namentlich Kohlen und Cerealien, ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass ungeachtet aller Fürsorge der Eisenbahnverwaltungen zeitweise Mangel an Güterwagen und somit Stockungen in den Transporten eintreten. Wir machen die Händler und Consumenten von Kohlen etc. darauf aufmerksam, dass es in ihrem eigenen Interesse liegt, schon in den Monaten August und September einen Theil ihres Winterbedarfes zu beziehen und angemessene Bestände auf Lager vorräthig zu halten. Frankfurt a/M., den 25. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (312)

3. Stations-Benennung.

Die im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinischen) zu Köln bei Station Neunkirchen belegene Kohlengrube Ziehwald hat den Namen Kohlwald erhalten, desgleichen die an der Fischbachthalbahn (Neunkirchen - Saarbrücken) gelegene Kohlengrube Trenkelbach die Bezeichnung Maybach. Köln, den 31. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (311)

4. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Hannover. Die Lieferung von:
6 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven und
6 „ Tender-Locomotiven
soll vergeben werden.

Termin: Donnerstag, den 17. August d. J.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 6 *M.* vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 21. Juli 1882. Maschinentechnisches Bureau. (308 J)

Es sollen 454 Personenwagen des diesseitigen Wagenparkes mit Gasbeleuchtungseinrichtung versehen werden und ausserdem ist eine Fettgas-Anstalt mit Füllstation auf unserem Dresdner Bahnhofe in Leipzig mit den nöthigen Apparaten incl. Oefen auszurüsten.

Beide Arbeiten sollen auf dem Submissionswege verdungen werden; doch können nur solche Bewerber Berücksichtigung finden, die schon gleichartige Arbeiten mit nachweisbarem Erfolge ausgeführt haben. Je ein Bedingnissheft für jede der beiden Arbeiten mit Zeichnungen liegt bei uns zur Einsicht aus und kann gegen Einsendung von 1 *M.* von hier bezogen werden.

Offerten sind längstens bis zum 7. August d. J. bei uns einzureichen. Chemnitz, am 21. Juli 1882. Maschinen-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. (310 J)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 59. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 8.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Kefelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. August 1882.

Sicherheit des Betriebes auf den zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Bahnen.

In No. 52 dieser Zeitung wird auf Grund der von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen pro 1880 herausgegebenen Statistik ein Vergleich in Betreff der auf den Vereinsbahnen herrschenden Betriebssicherheit angestellt und daraus der Schluss gezogen, dass:

„im Jahre 1880 die durchschnittliche Sicherheit des Betriebes auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen fast ebenso gross wie auf den Deutschen Privatbahnen in Privatverwaltung, um etwa 0,3 grösser als auf den Deutschen Privatbahnen in Staatsverwaltung, um 0,87 grösser als auf den Deutschen Staatsbahnen excl. Bayern und um 0,7 grösser als auf den übrigen Vereinsbahnen sei,“

nachdem Eingangs des Artikels bemerkt ist, dass die Zahlen in Col. 243 f. der Vereinsstatistik:

„einen geeigneten Massstab für die Sicherheit des Betriebes der verschiedenen Bahnen geben.“

Wir können uns der letzteren Auffassung nicht anschliessen, halten vielmehr die in der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Col. 243 f. gegebenen Verhältnisszahlen *für sich allein* nicht für ausreichend, um sich darüber ein Bild zu machen, auf welchen Bahnen verhältnissmässig die grösste Betriebssicherheit herrscht. Ein Vergleich in dieser Beziehung wird unseres Erachtens nur dann ein richtiges Bild geben, wenn:

1. entweder die Betriebsverhältnisse der zum Vergleich gestellten Bahnen dieselben, oder die zum Vergleich dienenden Zahlen entsprechend reducirt werden und
2. nur solche Thatsachen zum Vergleich benutzt werden, welche an sich einen sicheren Rückschluss zulassen und nicht von Zufälligkeiten abhängen.

Werden diese Bedingungen nicht beachtet, so erhält man, wie im vorliegenden Falle, zwar rechnerisch richtige, der Sache nach aber unzutreffende Zahlen, welche nur zu unrichtigen Schlussfolgerungen führen können.

Die in No. 52 dieser Zeitung gezogene Schlussfolgerung muss bei Allen, welche nicht in ein eingehenderes Studium der benutzten Zahlen eintreten — und hierzu dürfte zunächst das grosse Publikum gehören — die Meinung erwecken, als ob die Einrichtungen der Deutschen Staatsbahnen und die Handhabung des Betriebes auf denselben nicht denselben Grad der Ausbildung erlangt hätten, wie auf den Deutschen Privatbahnen unter Privatverwaltung und den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen; Nichts würde aber weniger mit den thatsächlichen Verhältnissen im Einklange stehen, als eine solche Auffassung.

Die in Col. 243 f. der Vereinsstatistik enthaltenen Zahlen geben allein keinen geeigneten Massstab ab, nach welchem der Grad der vollendeten Einrichtungen und des geregelten Betriebes beurtheilt werden könnte*) und lassen höchstens erkennen, dass sich die Zahl der Tödtungen und Verletzungen bei denjenigen Bahngruppen gleichstellt, bei welchen annähernd gleiche Betriebsverhältnisse obwalten. Die Deutschen Bahnen unter Privatverwaltung haben annähernd einen gleich dichten Verkehr wie die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, und kann mithin aus den Zahlen der Col. 243 f. der Vereinsstatistik annähernd richtig der Schluss gezogen werden, dass die betreffenden Bahnen sich auch in Hinsicht der Betriebssicherheit ungefähr gleichstehen; vorausgesetzt natürlich, dass die Aufzeichnungen zur Statistik auf allen Vereinsbahnen mit der gleichen Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit ausgeführt werden.

Die Deutschen Staatsbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Deutschen Privatbahnen haben einen weit dichteren Verkehr als die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und können deshalb die auf den verschiedenen Bahnen zurückgelegten Wagen-Achskilometer nicht ohne Weiteres dem Vergleich zu Grunde gelegt werden.

Die Vereinsstatistik giebt hierüber folgenden Aufschluss:

Nach Col. 121 der Statistik kommen auf jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge auf den:

Deutschen Staatsbahnen	204 019 Personenkm
Deutschen Privatbahnen	
a) unter Staatsverwaltung	208 236 „
b) unter Privatverwaltung	162 501 „
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	107 911 „
anderen Vereinsbahnen	179 885 „

Nach Col. 138 der Statistik kommen auf jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge auf den:

Deutschen Staatsbahnen	370 330 tkm
Deutschen Privatbahnen	
a) unter Staatsverwaltung	707 464 „
b) unter Privatverwaltung	281 655 „
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	280 078 „
anderen Vereinsbahnen	284 916 „

Nach Col. 113 b. der Statistik sind durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge an Wagen-Achskilometern geleistet worden von den:

Deutschen Staatsbahnen	245 759
Deutschen Privatbahnen	
a) unter Staatsverwaltung	357 906
b) unter Privatverwaltung	181 372
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	166 886
anderen Vereinsbahnen	185 646

Der dichteste Verkehr ist mithin auf den unter Staatsverwaltung stehenden Deutschen Privatbahnen und der schwächste

*) Col. 243 f. kann schon deshalb kein geeignetes Bild der Betriebssicherheit abgeben, da in derselben auch die in Folge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit eingetretenen Todesfälle und Verletzungen mitgezählt werden. Wenn aber Personen in selbstmörderischer Absicht vor einen fahrenden Zug sich werfen oder Arbeiter von Eisenbahnwagen und Draisinen, während diese Wagen noch im Gang sind, herabspringen und so durch ihre eigene Unvorsichtigkeit verletzt werden (Fälle, welche im Jahre 1880 bei der Aussig-Teplitzer Bahn vorkamen), so können doch solche nicht mit zum Massstab für die Betriebssicherheit einer Bahn gebraucht werden.

auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen; letzterer ist ungefähr halb so stark als ersterer und ungefähr gleich stark mit dem Verkehr auf den Deutschen Bahnen unter Privatverwaltung.

Bekanntlich wächst die Schwierigkeit des Betriebes und mithin auch die Gefahr desselben mit dem Umfange der während des Transports vorzunehmenden Rangirarbeiten. Zur Beurtheilung der Grösse dieser Arbeiten auf den verschiedenen Bahngruppen kann, in Ermangelung speciellerer Erhebungen, ein Vergleich der Längen der Nebengeleise und der Zahl der Weichen dienen, wie solche in der Vereinsstatistik für die einzelnen Bahnen gegeben sind.

Nach Col. 22 d. der Statistik beträgt der Procentsatz der Bahnhofs-Ausweiche- und sonstigen Nebengeleise zur Gesammtlänge der Geleise auf den

Deutschen Staatsbahnen	24
Deutschen Privatbahnen	
a) unter Staatsverwaltung	28
b) unter Privatverwaltung	21
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	18
anderen Vereinsbahnen	20

Nach Col. 10 c. und 32 der Statistik kommen einfache Weichen auf 100 km mittlerer Betriebslänge bei den

Deutschen Staatsbahnen	258 Stück
Deutschen Privatbahnen	
a) unter Staatsverwaltung	272 „
b) unter Privatverwaltung	202 „
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	135 „
anderen Vereinsbahnen	180 „

Hiernach haben verhältnissmässig die meisten Nebengeleise und Weichen die unter Staatsverwaltung stehenden Deutschen Privatbahnen und die wenigsten die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, welche letztere in dieser Beziehung noch erheblich günstiger als die unter Privatverwaltung befindlichen Deutschen Bahnen stehen.

Hierzu kommt noch, dass in Col. 113 a. der Vereinsstatistik nur die eigentlichen Fahrtkilometer verzeichnet sind, während die beim Rangir- und Zechendienst zurückgelegten Wagen-Achskilometer unberücksichtigt geblieben sind, obgleich bei diesen Manipulationen erfahrungsmässig die meisten Unfälle vorkommen. Je umfangreicher der Rangir- und Zechendienst ist, um so grösser ist auch die in Col. 113 a. unberücksichtigt gebliebene Leistung.

Wie viel Personen bei einem Unfalle verletzt oder getödtet werden, hängt lediglich vom Zufall ab; es ist aber die Höhe des Verschuldens am Unfalle ganz dieselbe, ob ein oder mehrere Personen hierbei verletzt worden sind.

Nach Col. 239 c. und 243 e. sind pro 1880 durchschnittlich bei je 100 Unfällen Personen verletzt und getödtet worden auf den

Deutschen Staatsbahnen	62
Deutschen Privatbahnen	
a) unter Staatsverwaltung	40
b) unter Privatverwaltung	80
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	50
anderen Vereinsbahnen	97

während sich für das Jahr 1879 folgende Zahlen ergeben auf den

Deutschen Staatsbahnen	137
Deutschen Privatbahnen	
a) unter Staatsverwaltung	99
b) unter Privatverwaltung	105
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	46
anderen Vereinsbahnen	48

Da wohl Niemand annehmen wird, dass sich der Betriebszustand einer Bahngruppe von einem Jahr zum andern wesentlich ändert, so kann aus der erheblichen Verschiedenheit der aus beiden Jahren herrührenden Zahlen nur der Schluss gezogen werden, dass die Zahl der Tödtungen und Verletzungen zur Anstellung eines Vergleichs ganz untauglich sind.

Wir halten es deshalb auch für nicht zutreffend, wenn in den vom Reichs-Eisenbahnamt herausgegebenen Nachweisungen der auf Deutschen Bahnen excl. Bayern stattgehabten Unfälle eine Ordnung der einzelnen Bahnen mit Rücksicht auf die in Col. 44 gebrachten Verhältnisszahlen — je ein Verunglückter auf die mittlere Verhältnisszahl zwischen Achskilometer und Kilometer Betriebslänge — vorgenommen wird; es werden auch durch diese Ordnung im Publikum Auffassungen erweckt, die jeder thatsächlichen Begründung entbehren, und die Betriebsverhältnisse einzelner Bahnverwaltungen als überaus günstig dargestellt, obgleich dazu vielleicht bei einer anderen, gleichwerthigen Vergleichung keinerlei Grund vorhanden sein dürfte.

Wie nach den oben angeführten Verhältnisszahlen, dürfte es auch zulässig sein, die Ordnung der Bahnen im Verhältniss der auf den Kilometer Betriebslänge entfallenden Unfälle vorzunehmen und würde z. B. alsdann in der Unfallnachweisung pro Mai 1882 die Lübeck-Büchener Bahn, welche jetzt die 26. Stelle einnimmt, die erste Stelle einnehmen.

Die Zahl der Verletzungen und Tödtungen pro 100 Unfälle betrug 1882: bei den Badischen Staatsbahnen pro April 50, pro Mai dagegen 485; bei der Bergisch-Märkischen Bahn pro April 50, pro Mai ebenfalls 50; bei den zum Bezirk der Königlichen Direction zu Frankfurt gehörigen Bahnen pro April 89, pro Mai dagegen 40.

Wenn man nicht von Aufstellung einer derartigen Rangordnung ganz absehen will — was unseres Erachtens das Richtigste sein würde —, so müsste man mindestens zutreffendere Grundlagen nehmen, als in den Zahlen der Col. 44 gegeben sind. S.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 31. Juli 1882. (Politische Wochenschau. Bauten im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Erfurt. Secundärbahn Berlinchen-Soldin. Liquidation der Cuxhafener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actiengesellschaft. Anwendung des Pensionsgesetzes vom 31. März 1882. Fahrpreis-Ermässigung für mittellose Kranke. Benutzung von Retourbillets durch Unbefugte. Berliner Ostbahnhof. Lübeck-Travemünde. Die Gotthardbahn. Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Juni.)

Nach wie vor zeigen die politischen Verhältnisse, soweit sie sich auf die Orientalischen Angelegenheiten beziehen, ein sehr bedenkliches Aeussere, umsomehr, als die Gefahr nicht ausgeschlossen ist, dass die Zwistigkeiten nicht im Morgenlande localisirt bleiben, sondern möglicherweise Misshelligkeiten für die Europäischen Mächte nach sich ziehen. Neuerdings haben neben England und Frankreich namentlich auch Italien und Spanien den Anspruch erhoben, bei Ordnung der Egyptischen Angelegenheiten gefragt zu werden. Im Gegensatz hierzu ist Deutschland bemüht, nach jeder Richtung hin unbetheiligt und uninteressirt zu bleiben und nur aufmerksamen und vorsichtigen Auges die Entwickelung der Dinge zu beobachten. Im Innern des Deutschen Reichs herrscht vollständige politische Ruhe; die Vorbereitungen für die Wahlcampagne in Preussen bleiben noch auf vereinzelte Parteibesprechungen in den Provinzen beschränkt. In den Kreisen der Preussischen Regierung ist man eifrig beschäftigt einen vorläufigen Voranschlag für die Einnahmen und Ausgaben des Staatshaushalts zu entwerfen; bei dieser Gelegenheit wird besonders betont, dass die Staatsbahnverwaltung bis Ende Mai, bis wohin die Betriebsergebnisse veröffentlicht sind, 15 000 000 ℳ Mehreinnahmen gegen das Vorjahr aufweist, wovon 3,7 Millionen allein auf den Monat Mai entfallen. In diesem Monat also hat die Mehreinnahme den Durchschnitt der übrigen vier Monate um nahezu 1 Million, die in dem Etat für 1882/83 angenommene Vermehrung der Betriebseinnahme, welche für diese mit Ausschluss der erst jetzt verstaatlichten Serie auf rund 1 Million im Monat veranschlagt war, um nahezu das Dreifache überstiegen.

Die Ausführung einer grössern Anzahl Bauten steht im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt in nächster Aussicht. In erster Linie kommt, wie die „Vossische Zeitung" meldet, in Betracht der Ausbau der von ihrer Eröffnung im Jahre 1870 bis heute Sackbahn gebliebenen Gera-Eichichter Eisenbahn bis zur Bayerischen Landesgrenze bei Ludwigstadt, zu welchem die Mittel bereits in der letzten Session des Preussischen Landtags bewilligt wurden. Da bei dem Bau dieser nicht ganz 3 Meilen langen Strecke besondere Terrainschwierigkeiten nicht entgegenstehen, so wird die Ausführung desselben verhältnissmässig geringen Zeitaufwand in Anspruch nehmen. Diese kleine Strecke ist deshalb von ausserordentlicher Wichtigkeit (auch für die Saalbahn und Weimar-Geraer Bahn), weil sie das bis jetzt noch fehlende Glied der künftigen directen und kürzesten Linie Berlin-München über Halle-Grossheringen oder Zeitz-Saalfeld-Lichtenfels-Nürnberg bildet, welcher ein bedeutender Theil des jetzt noch fast ausschliesslich über Leipzig gehenden Durchgangsverkehrs vom Norden nach Bayern zufallen dürfte.

Auch der Bau einer Secundärbahn von Berlinchen nach Soldin darf als nahe bevorstehend angesehen werden, denn der Kreistag von Soldin, bei dem ein Antrag auf Bewilligung von 250 000 ℳ zur Anlegung einer Chaussee zwischen den beiden genannten Städten eingegangen war, hat diesen abgelehnt und dagegen beschlossen, die erwähnte Secundärbahn zu erbauen, die verlangten 250 000 ℳ für diesen Zweck zu verwenden und den Rest des nothwendigen Capitals durch Actien zu beschaffen.

Dagegen hat die Liquidation der Cuxhafener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actiengesellschaft von einer ausserordentlichen Generalversammlung der genannten Actiengesellschaft beschlossen werden müssen. Wer sich der stolzen Hoffnungen erinnert, mit denen diese Gesellschaft vor Jahren ins Leben trat, wird von dem jetzt beschlossenen Ende derselben nicht ohne Bedauern Kenntniss nehmen. (Bekanntlich ist das Cuxhafener Eisenbahnunternehmen unter der Firma „Unterelbesche Eisenbahn" von dem jetzt zur Liquidation kommenden Dampfschiffunternehmen längst getrennt ins Leben getreten. Die Redact.)

In Betreff der Anwendung des Pensionsgesetzes vom 31. März 1882 hat, wie ein Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahndirectionen meldet, das Königliche Staatsministerium in seiner Sitzung vom 10. Juni cr. beschlossen, der

Bestimmung der Pensionsnovelle vom 31. März d. J., wonach das Gesetz „mit dem 1. April 1882“ in Kraft trete, die dem Pensionär günstigere Deutung zu geben, dass, wer erst nach diesem Zeitpunkte thatsächlich in den Ruhestand tritt, an den Vortheilen des Gesetzes Theil hat, auch wenn die Entscheidung dass er in den Ruhestand trete, vor jenem Zeitpunkte getroffen war. Die Königliche Eisenbahndirection wird daher veranlasst, bezüglich der in Betracht kommenden Beamten des dortseitigen Bezirks — sofern sich für dieselben bei Anwendung der Bestimmungen in Art. I des neuen Gesetzes eine höhere Pension ergiebt, als ihnen nach den Vorschriften des Gesetzes vom 27. März 1872 gewährt worden ist, und soweit nicht in Specialfällen bereits besondere, die Pensionscompetenz in diesem Sinne regelnde Verfügung ergangen ist — anderweite Pensionsnachweisungen aufstellen zu lassen und unter Beifügung der Personalacten baldigst zur Vorlage zu bringen. Auf die am 1. April d. J. in den Ruhestand getretenen Beamten kann das an diesem Tage in Geltung getretene neue Gesetz selbstredend keine Anwendung finden, weil die active Dienstzeit der betreffenden Personen mit dem 31. März d. J. abgeschlossen gewesen ist.

Hinsichtlich der Fahrpreisermässigungen, welche mittellose Kranke, die auf Staats- oder unter staatlicher Verwaltung stehenden Eisenbahnen Badereisen machen, hat, wie die „Berliner Politischen Nachrichten“ melden, der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten verfügt, dass diese Fahrpreisermässigung nicht nur auf Reisen nach Deutschen Kuranstalten zu beschränken, sondern auch für den Besuch ausserdeutscher Bäder zu gewähren sei.

Die Rechtsfrage, ob Jemand ein Retourbillet, das ihm aus besonderem Anlass zu ermässigten Preisen bewilligt wurde, berechtigt sei an einen Anderen zu verkaufen, ist Gegenstand einer Verhandlung vor der Berufungskammer des Berliner Landgericht I. gewesen. Der Lehrer U. hatte sich im vorigen Jahre an der Bienenausstellung betheiligt und zu diesem Zweck als Aussteller ein von der Bahnverwaltung bewilligtes Retourbillet mit verlängerter Giltigkeitsdauer erhalten. Kurz vor der Rückfahrt änderte U. seine Reisedispositionen und verkaufte, wie er angiebt, auf den ihm seitens eines Bahnbeamten gewordenen Rath, das Retourbillet an einen Dritten. Da derselbe keine Legitimation als Bienenaussteller besass, kam die Sache zur Cognition der Bahnverwaltung, die sich um 3 ℳ geschädigt glaubte und wegen versuchten Betruges denuncirte. Das Schöffengericht sprach den Angeklagten wegen mangelnder Beschädigung frei, indem es von der Ansicht ausging, dass es der Bahnverwaltung gleich sein könne, wer das zur Rückfahrt berechtigende Billet benutzt. Die Berufungskammer trat jedoch der Ansicht des Staatsanwalts bei, dass das qu. Billet nur den betreffenden Inhaber, dem es bewilligt war, zur Rückfahrt berechtigte; sie sprach jedoch auch ihrerseits frei, da sie annahm, dass der Angeklagte in bestem Glauben gehandelt habe.

Die Einstellung des Betriebes auf dem Ostbahnhof in Berlin hat den Bürgerverein im Stralauer Stadtbezirk veranlasst, im Interesse der anliegenden Geschäftsleute und Hausbesitzer eine Petition an den Herrn Minister Maybach zu richten, damit derselbe „so schnell als möglich Massregeln treffe, um den Ostbahnhof dem Verkehr wieder zu erschliessen“. Die Petenten führen zur Begründung ihres Gesuchs nach Mittheilung des „Berliner Actionär“ Folgendes aus: „Wenn nun die Centralisation des Verkehrs auf dem Schlesischen Bahnhofe und im Interesse des Dienstes und des reisenden Publikums eine unabweisbare Nothwendigkeit wäre, dann müsste das Opfer, welches damit für verschiedene Familien verbunden wäre, so gross es auch immer sein möchte, willig gebracht werden; aber wir glauben nicht, dass dies der Fall ist: wir sind vielmehr der Meinung, dass durch das Zusammendrängen des Verkehrs auf dem Schlesischen Bahnhofe weder das reisende Publikum noch die diensthuenden Beamten gewonnen haben, sondern durch den sich fühlbar machenden Raummangel im Verkehr mit einander so wesentlich gehemmt sind, dass dadurch häufig die Sicherheit des Dienstes in Frage gestellt wird. Die jetzt bestehende Centralisation des Verkehrs auf dem Schlesischen Bahnhofe hat also allen Betheiligten nur Nachtheile gebracht“.

Die Linie Lübeck-Travemünde wird am 1. August d. Js. eröffnet, nachdem am 31. Juli Probefahrten stattgefunden haben werden. (Siehe offizielle Bekanntmachung S. 783.)

Die Verhältnisse der Gotthardbahn und die dadurch veränderten Beziehungen Deutschlands zu Italien bilden, nach wie vor, Gegenstände vielseitigsten Interesses. Den „Berliner Politischen Nachrichten“ zufolge hat der Italienische Minister der öffentlichen Bauten Baccarini Schritte gethan, um die Herstellung directer Anschlüsse für die von Deutschland durch den Gotthardtunnel nach Italien geführten Courierzüge und um eine geeignete Umgestaltung der Fahrpläne herbeizuführen. Wie die „Berliner Politischen Nachrichten“ weiter vernehmen, ist bereits mit dem Studium für eine eventuelle Aenderung der Fahrpläne zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien begonnen worden. Ueber die Verhältnisse der genannten Bahn finden wir in der „Züricher Zeitung“ die Zuschrift einer „Persönlichkeit, welche sich in der Lage befindet, die Verhältnisse der Gotthardbahn genau zu kennen“ Darin heisst es: Es sei den Inhabern von Actien und Obligationen der Gotthardbahn zur Beruhigung mitgetheilt, dass die Betriebsausgaben pro Monat Juni den Betrag von 250 000 Franken nicht übersteigen werden, und dass zur Verzinsung des gesammten Obligationencapitals (1. und 2 Hypothek) monatlich circa 355 000 Frcs. erforderlich sind. Die Betriebseinnahmen des Monat Juni von approximativ 601 000 Frcs. würden in diesem Falle allerdings zur Deckung der zusammen 605 000 Frcs. betragenden Gesammtausgaben nicht vollständig hinreichen, wenn aber auf der einen Seite die Verzinsung des vollen Obligationencapitales unter den Ausgaben erscheint, so dürften andererseits auch der Ertrag des zur Zeit noch verfügbaren Capitals und die Pacht- und Miethzinse, zusammen ca. 75 000 Frcs. in die Betriebseinnahmen gestellt werden, so dass mit dieser Summe die Totaleinnahmen vom Monat Juni ca. 676 000 Frcs. betragen werden. Sogar diese erste und geringste Monatseinnahme reicht also zur vollen Verzinsung des Obligationencapitals hin, und wird damit den betheiligten Staaten die moralische Verpflichtung, „fürderhin helfend einzutreten“, erspart bleiben. Wahrscheinlich mit hervorgerufen durch die bisherigen Erfolge des Gotthardbahnunternehmens werden namentlich in Süddeutschen und Oesterreichischen Blättern die folgenden Eisenbahnprojecte ventilirt, welche den durch die Gotthardbahn theilweise vom Brenner und von Bayern abgelenkten Alpenverkehr dieser Route wieder zuführen sollen. Für diese Handelsrouten werden die zwei Hauptausgänge ab Augsburg und Kempten als unerlässlich bezeichnet. Die Brenner- und Arlbergbahn würde den Kopf der Verkehrssphäre bilden; von da würden alsdann ihre Adern nach allen vier Himmelsrichtungen laufen, und zwar: 1. die Kufsteiner Linie fördert die Güter durch Bayern nach Eger, Berlin, Stettin und über Magdeburg-Halle nach Rostock; 2. die Augsburger Linie über Ingolstadt nach Bremen und Hamburg; 3. die Kemptener Linie nach Ulm, dem Rhein, Belgien und Holland, und 4. die Arlberger Linie nach der Schweiz, Lindau und dem Bodenseebecken, Baden und den Reichslanden Elsass-Lothringen. Bayern würde auf solche Weise im Verein mit Oesterreich den Schlüssel zum südlichen Verkehr und die Macht in die Hand bekommen, die Concurrenz der Gotthardbahn zu paralysiren. Um diejenigen Differenzen, welche hinsichtlich einer Ermässigung der Frachten durch den St. Gotthard zur Zeit noch bestehen, sind, wie die „Strassburger Post“ meldet, zwischen der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahn und der Generaldirection der Reichseisenbahn in Elsass-Lothringen Verhandlungen eingeleitet worden, durch welche der Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien eine promptere Abfertigung erfahren soll.

Ueber die Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juni d. J. veröffentlicht der „Reichsanzeiger“ die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht. Dieselbe ergiebt für die 52 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten: (Die Preussischen Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen sind dabei als ein Bahncomplex betrachtet, weil durch die am 1. April v. Js. eingetretene veränderte Bezirkseintheilung ein Vergleich bei den einzelnen Verwaltungsbezirken nicht durchweg zu ermöglichen war.) Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Juni d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 324,88 km Betriebslänge) bei 15 Bahnen mit zusammen 17 263,83 km höher und bei 37 Bahnen mit zusammen 12 061,05 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 12 Bahnen mit zusammen 15 633,47 km höher und bei 40 Bahnen mit zusammen 13 691,41 km (darunter 8 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 324,88 km Betriebslänge), bei 31 Bahnen mit zusammen 22 072,78 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 7 252,10 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 2 Bahnen mit zusammen 730,36 km unverändert, bei 25 Bahnen mit zusammen 19 184,80 km höher und bei 25 Bahnen mit zusammen 9 409,72 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Juni d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres im Ganzen (mit 29 324,88 km Betriebslänge) bei 39 Bahnen mit zusammen 26 551,31 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 2 773,57 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 37 Bahnen mit zusammen 25 202,98 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 4 121,90 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provi-

sorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 324,88 km Betriebslänge) bei 43 Bahnen mit zusammen 27 149,59 km höher und bei 9 Bahnen mit zusammen 2 175,29 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 41 Bahnen mit zusammen 25 826,96 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 3 497,92 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Juni d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 560 035 600 *M.* (179 707 900 *M.* Stammactien, 66 345 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 313 982 700 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 2 612,78 km, so dass auf je 1 km 214 345 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Juni d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 160 146 843 *M.* (457 994 850 *M.* Stammactien, 160 206 900 *M.* Prioritäts - Stammactien und 541 945 093 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 6 014,70 km, so dass auf je 1 km 192 885 *M.* entfallen.

Russische Correspondenz.

Vorschläge zur Verwaltung der Eisenbahnen durch den Staat. Die von Tage zu Tage grösser werdende Schuldenlast mancher unserer Bahnen wird unvermeidlich dahin führen, dass viele derselben in nächster Zeit dem Besitze der Krone anheimfallen. Dieser Umstand legt die Frage nahe, in welcher Weise die Verwaltung sämmtlicher Bahnen durch den Staat durchgeführt werden könnte. Von den veröffentlichten Projecten wollen wir folgendes von einem Ingenieur herrührende wegen seiner Originalität mittheilen. Die Grundzüge des Plans sind folgende:

1. Die Bahn nebst allem Zubehör laut Inventar wird auf 10 Jahre im Concessionswege zum Betriebe Einer Privatperson, welche selbst Ober-Ingenieur oder Betriebs-Director ist, übergeben.

2. Der Staat erhält als Reingewinn bei einer Brutto-Einnahme von 1 bis 1½ Millionen Rubel 20 pCt., bei einer solchen von 1½ bis 2½ Millionen Rubel 25 pCt., bei 4 Millionen Rubel Einnahme 30 pCt, bei 5½ Millionen Rubel 35 pCt., bei 7 Millionen Rubel 40 pCt., bei 8 Millionen Rubel 45 pCt. u. s. w. Die dem Staate zustehenden Summen werden zu 20 pCt. wöchentlich aus der Brutto-Einnahme abgenommen und in die localen Renteien eingetragen; zum Schlusse des Jahres wird die ganze Höhe der Brutto-Einnahme festgesetzt und darnach die dem Staate zukommenden höheren Procente berechnet. Durch factische Controle auf der Linie und Revision der Buchhalterei nebst Originaldocumenten überzeugt sich der Staat von der Richtigkeit der ihm zugerechneten Einnahmen.

3. Der restirende Theil der Brutto-Einnahme, nach Abzug des Reingewinns für den Staat, bleibt zur Verfügung des Verwaltenden der Bahn, welcher aus diesen Mitteln die Erhaltung des Personaletats sowie alle sonstigen Exploitationsunkosten bestreitet, ohne über dieselben dem Staate irgend welche Rechenschaft geben zu müssen.

4. Der Verwaltende der Bahn hat kein Recht oder Anspruch auf irgend welche Unterstützungen seitens des Staates, ausgenommen, falls bei der Uebernahme festgestellt werden sollte, dass das Schienengeleise oder das Rollmaterial durchaus einer theilweisen Erneuerung bedarf. In diesem Falle liefert der Staat gleich im ersten Jahre aus seinen Reserven die zur Ersetzung der untauglichen nothwendigen Materialien.

5. Der Verwaltende verpflichtet sich, die Transportfähigkeit der Bahn auf einer dem Handel nothwendigen Höhe zu erhalten; dies controlirt der Staat durch seine technische Inspection und seine factische Controle.

6. Für gesetzwidrige Handlungen oder überhaupt Anordnungen, welche Zugentgleisungen, Verletzungen und Tod von Passagieren oder Beamten im Gefolge haben, haftet der Verwaltende der Bahn wie alle seine Beamten vor dem allgemeinen Gesetz; deshalb müssen seine sämmtlichen Anordnungen auf der ganzen Linie zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden.

7. Für Nichteintragung oder Verschleuderung der dem Staate aus der Brutto-Einnahme zukommenden Summen ist der Verwaltende vor dem Gesetz verantwortlich, wie für Verschleuderung ihm anvertrauter Krongelder.

8. Für Verderb oder Verlust von Waaren, Gütern und Bagage ist der Verwaltende der Bahn auf Grundlage der Statuten der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft haftpflichtig.

9. Beim Betriebe der Bahn wendet der Verwaltende die Regeln, welche er für den commerziellen Nutzen der Bahn am nützlichsten findet, an; desgleichen wählt er solche Tarife unter den bestätigten, welche er der von der Bahn durchschnittenen Localität am angemessensten hält.

10. Nach Ablauf des Termins der Betriebs-Concession muss der Verwaltende die Bahn dem Staate laut Empfangs-Inventur-Listen wieder in gutem fahrfähigen Zustande mit allen durch ihn etwa gemachten Verbesserungen an Bauten, Rollmaterial oder sonstigem Bahneigenthum und mit allen für den weiteren ununterbrochenen Betrieb nothwendigen Materialvorräthen, ohne besondere Vergütigung hierfür, übergeben.

Dieses Project ist, wie man sieht, auf einem colossalen Vertrauen basirt, welches der Staat, d. h. hier schon die Minister persönlich zu irgend welchen Ingenieur haben müssen, welchem sie — ohne jegliches Pfand — ein werthvolles Eigenthum des Staates zur dauernden Verfügung übergeben, welcher sie trotz aller Inspection und Controle doch nicht im Stande sind, genügend schnell zu folgen, um bei geschehenen Unrechtmässigkeiten rechtzeitig eingreifen zu können. Darum lässt sich schwer voraussetzen, dass sich überhaupt solche Individuen finden werden, welche von den Ministern der Communicationen, Finanzen und der Reichscontrole gleichzeitig mit solchem Vertrauen beehrt würden. Hiermit verliert nach unserer Ansicht das Project die Möglichkeit seiner Ausführung.

Mit dem Bau der nunmehr bestätigten Bahnlinie Brest-Pinsk, welche 120 Werst lang sein wird, soll noch im Laufe dieses Sommers begonnen werden. Der Bau der Tuckum-Windauer Linie soll noch im laufenden Jahre in Angriff genommen werden und in zwei Jahren vollendet sein. Dem „Mosk. Wed." zufolge sollen zum Herbste dieses Jahres alle Voruntersuchungen, technischen Projecte und Preisvoranschläge abgeschlossen sein und nach Massgabe der Vollendung derselben sofort mit dem Bau der einzelnen Bahnen begonnen werden. Diesen Bau gedenkt das Ministerium der Wegecommunicationen von der Krone ausführen zu lassen, theils Privatunternehmern zu übergeben, theils endlich Eisenbahngesellschaften zu überlassen; im letzteren Falle jedoch muss ein gewisses Quantum von Eisenbahnmaterial den Vorräthen der Krone entnommen werden. Was speciell den Bau der 12 Linien betrifft, die hauptsächlich als Nährbahnen zu betrachten sind, so ist das Ministerium geneigt, für diese Linien dem Modus des directen Baues durch die Krone den Vorzug zu geben. Nach Vollendung des Baues sollen diese Linien denjenigen Bahnen zum Betriebe übergeben werden, denen sie sich anschliessen.

Gotthardbahn.

Einnahmen der Gotthardbahn. Das „Luz. Tagblatt" brachte die Nachricht, dass die Einnahmen der Gotthardbahn im Juni ca. 600 000 Frcs. betragen, was pro Kilometer 2 400 Frs. ausmacht. Das Blatt nimmt für Juli, für welchen bereits eine Steigerung vorhanden, 750 000 Frcs., also 3 000 Frcs. pro Kilometer, an. Dazu kommt, dass die Gotthardbahn für den Güterverkehr bis jetzt nur von Deutschland und der Schweiz in annähernd normaler Weise benutzt wird, und aus Italien noch bei weitem nicht erhellt, was, wenn die noch mangelnden Verbindungslinien namentlich mit Genua hergestellt, die Tarife geregelt sind und die Zuleitung des Güterverkehrs erfolgt, die Gotthardbahn zu beanspruchen berechtigt ist. Das Blatt glaubt, dass die Furcht vor einem Betriebsdeficit unbegründet sei. Laut offizieller Mittheilung der Direction beträgt die Gesammteinnahme der Gotthardbahn für den ersten Monat des Betriebes (pro Juni) 601 000 Frcs.

Türkische Eisenbahn-Concessionen.

Ueber die Stellung der Türkischen Regierung zu etwaigen Eisenbahn-Concessionsgesuchen berichtet die „N. Fr. Pr.": Für die Europäische Türkei wird so lange keine neue Eisenbahnlinie concessionirt, bis die Verhandlungen der Conférence à quatre gänzlich zum Abschlusse gebracht und auch die zur Zeit noch bestehenden Differenzen zwischen der Pforte und Baron Hirsch in Betreff des Ausbaues der ihm zugestandenen Bahnlinien definitiv beigelegt sein werden. Für die Asiatische Türkei hingegen können Eisenbahnconcessionen erlangt werden, die Concessionäre müssen jedoch Cautionen erlegen, deren Höhe zu der Länge der von ihnen zu erbauenden Bahnlinie in einem gleichen Verhältnisse stehen wird. So fordert der Türkische Finanzminister schon heute für die Concession zu einer Bahnlinie Constantinopel-Aleppo-Bagdad eine Caution von 12 Millionen Türkischer Livres. Die Pforte glaubt, dass sich jetzt nur solche Entrepreneurs um Bahnconcessionen bewerben werden, welche auch mit den genügenden Mitteln versehen sind; ebenso hofft sie durch diese Praxis wahrscheinlich in erster Linie eine ergiebige Geldquelle sich zu erschliessen und glaubt so des ewigen Antichambrirens bei den Galataer Bankiers um Geldvorschüsse, wenn nicht gänzlich, so doch zum grossen Theile enthoben zu sein. In Wirklichkeit aber steht die Sache allerdings anders. Denn es ist bekannt, dass die Herren Gründer in der Regel erst durch die erlangte Concession in der Lage sind, die nöthigen Mittel zum Bau aufzubringen. Die Pforte dürfte sich also mit der Aufstellung des oben erwähnten Princips in einem circulus vitiosus bewegen.

Literatur.

—st.— **Der eiserne Oberbau mit besonderer Berücksichtigung einer rationellen Schienenbefestigung für Lang- und Querschwellen.** Von Georg Schwartzkopff. Mit zahlreichen in den Text gedruckten Holzschnitten und 4 Tafeln. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1882.

Das vorliegende Buch giebt eine Abhandlung über die verschiedenen Systeme des eisernen Oberbaues, getrennt nach den 2 Gruppen: Langschwellen- und Querschwellen-Oberbau. Dabei bezweckt der Verfasser jedoch nicht, zu untersuchen, welches von diesen Systemen in diesem oder jenem Falle den Vorzug verdienen könnte, oder ob Langschwellen überhaupt den Querschwellen oder letztere den ersteren vorzuziehen seien und dergleichen mehr. Es sollen vielmehr Langschwellen und Querschwellen mit ihren Modificationen für sich betrachtet werden und zwar mit besonderer Berücksichtigung einer rationellen Befestigung aller in Frage kommenden Schienen. Das Charakteristische der Abhandlung ist der Vorschlag einer im Principe stets gleichen Befestigung, daher mit Universalbefestigung bezeichnet, für alle bestehenden oder neu zu modificirenden Systeme, gleichgültig ob für Lang- oder für Querschwellen, ob für leichte oder für schwere Schienen.

Nachfolgend skizziren wir den Inhalt des Buches:

Das Capitel über den eisernen Langschwellen-Oberbau beginnt mit einer Betrachtung der einzelnen Systeme, worauf die Vor- und Nachtheile derselben erwogen werden, was zu Gunsten des Systems mit leichten Schienen und schweren Schwellen ausfällt. Hiervon ausgehend hat der Verfasser sein Klemmhebelsystem construirt, welches näher beschrieben wird. Sodann folgt das Gutachten der Verwaltung der Berlin-Hamburger Bahn über die mit diesem Systeme angestellten Versuche, welches sehr günstig lautet. Weiter wird die Entwickelung der Schwellenform für das Klemmhebelsystem behandelt, eine Zusammenstellung gegeben der durch Rechnung gewonnenen Resultate für genanntes System, verglichen mit dem Berliner Stadtbahn-Profil und daraus die Vortheile des ersteren nachgewiesen.

Das Capitel Querschwellen-Oberbau bringt zunächst allgemeine Bemerkungen über die eisernen Querschwellen, Vergleiche derselben mit den hölzernen Unterlagen, verschiedene bezügliche Betrachtungen, Entwickelung der Formen der eisernen Querschwellen u. s. w. Alsdann folgen eine Uebersicht der bisher am meisten üblichen Systeme und Erörterungen über weitere praktische Ausbildung derselben, sowie ein Ueberblick der bisher angewendeten und vorgeschlagenen Befestigungsweisen. Hierbei gelangt der Verfasser zu dem Schlusse, dass seine Klemmbefestigung auch für die Querschwellen alle Anforderungen auf einfache, aber möglichst solide und dauerhafte Schienenbefestigung erfülle. Nachdem die auf dieses System bezüglichen Anordnungen beschrieben, wird gezeigt, wie es auch für Strassen- und Secundärbahnen anwendbar sei und der Wunsch ausgesprochen, dass durch staatliche Versuchsanstalten dessen Zweckmässigkeit erprobt werden möge.

In einem Nachtrage finden sich empirische Berechnungen der eisernen Lang- und Querschwellen, sowie die Aufstellung einer Formel für die Berechnung der Güte eines Oberbausystems.

Wie aus Vorhergehendem zu entnehmen ist, enthält das Werkchen eine Fülle interessanten Materials und gewährt einen guten Einblick in die neuesten Bestrebungen zur Erzielung eines rationellen eisernen Oberbaues; es kann daher den betheiligten Kreisen bestens empfohlen werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Mit 10. August d. J. treten nachstehende Tarife in Kraft.

a) Für den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz andererseits.

b) Für den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Dresden-Elbequai andererseits.

Hierdurch werden die bezüglichen Tarife vom 20. Juni 1880 nebst Nachträgen I bis IV ausser Kraft gesetzt. Wien, am 22. Juli 1882. Die Generaldirection. (1456)

Am 1. August d. J. tritt eine neue Ausgabe des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Localverkehr auf den unter unserer Verwaltung stehenden Eisenbahnen in Kraft, welche jedoch wesentliche Abweichungen gegenüber den bisherigen — gleichzeitig zur Aufhebung gelangenden — Bestimmungen und Transportpreisen nicht aufweist.

Exemplare sind bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem Geschäftslocale hierselbst zu 30 ₰ pro Stück zu haben. Köln, den 26. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.). (1457)

Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn andererseits tritt am 1. August d. J. ein neuer Tarif in Kraft, welcher jedoch wesentliche Abweichungen gegen die bisherigen — gleichzeitig zur Aufhebung gelangenden — bezüglichen Bestimmungen und Transportpreise nicht enthält.

Exemplare sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Stationen, sowie in unserem und dem Geschäftslocale der Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft in Braunschweig zum Preise von 10 ₰ käuflich zu haben. Köln, den 26. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1458)

Mit Gültigkeit vom 20. Juli bis Schluss d. J. ist im Local- und Wechselverkehr der vom Staat verwalteten Bahnen ein Ausnahmetarif für Langholz dergestalt eingeführt worden, dass bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist. Berlin, den 26. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1459)

Harz-Nordseeverband. Am 1. August cr. tritt zu dem Verbandsgütertarif der 27. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält anderweite bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Halberstadt-Blankenburger, der Braunschweigischen, der Berlin-Anhaltischen Bahn und des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, sowie Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,40 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 27. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1460)

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Am 1. August cr. tritt Nachtrag II zum Tarife vom 1. Juni 1878 für den directen Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn einer- und Stationen der Magdeburg-Halberstädter resp. Frankfurt-Bebraer, sowie der Hannoverschen Staatsbahn (via Witzenhausen) andererseits in Kraft, welcher directe Sätze zwischen Stationen der Strecke Sangerhausen-Erfurt und diesseitigen Stationen enthält. Nordhausen, den 25. Juli 1882. Die Direction. (1461)

Preussisch-Sächsischer Verkehr und Staatsbahnverband Berlin-Breslau. Mit dem 15. September cr. werden die für den Verkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen Bahn einerseits und der Station Dresden-Neustadt, Leipziger und Schlesischer Bahnhof, der Sächsischen Staatsbahn sowie Dresden-Friedrichstadt des Directionsbezirks Berlin andererseits im Preussisch-Sächsischen Verbande bezw. im Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Sprit und Spiritus um je 0,40 ℳ pro 100 kg erhöht. Breslau, den 25. Juli 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1462)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In den Kohlentarifen von Stationen der O.-S. und R.-O.-U.-Eisenbahn sowie von Neurode etc. (Eis.-Dir.-Bez. Berlin) nach der bezw. K. F. Nord-, Oestr. Staats-, Oestr. Nordwest-, Südnorddeutschen Verbindungs-, Oestr. Süd-, Kais. Elisabeth-, Mährischen Grenz-, Galiz. Carl-Ludwig- und Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, welche in Oestr. Notenwährung und zu verschiedenen Coursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat August 1882 die Frachtsätze zum Course von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 26. Juli 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1463)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen und Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit dem 1. August cr. treten im Staats- und Reichsbahn-Staatsbahnverkehr (Tarife vom 1. Januar 1881) für den Güter- und Viehverkehr an Stelle der Routen:

a) Nordhausen-Halle-Bitterfeld-Berlin,
b) Bebra-Nordhausen-Belzig-Berlin,
c) Bebra-Nordhausen-Halle bezw. Delitzsch,
d) Masfeld-Nordhausen-Halle bezw. Delitzsch,
e) Malsfeld-Eisenach-Bitterfeld-Berlin,

die Routen:

a) Nordhausen-Belzig-Berlin,
b) Bebra-Eisenach-Bitterfeld-Berlin,
c) Bebra-Eisenach-Halle bezw. Leipzig,
d) Malsfeld-Eisenach-Halle bezw. Leipzig,
e) Malsfeld-Nordhausen-Belzig-Berlin.

Bei entsprechender Routenvorschrift auf den Frachtbriefen bleiben die seitherigen Routen noch bis zum 15. September d. J. transportberechtigt. Frankfurt a/M.,

den 25. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1464)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Am 15. August cr. tritt an Stelle des Ausnahmetarifs für Niederschlesische Steinkohlen nach Stationen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft und der Waagthallinie der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen vom 15. November 1881 ein anderweiter, welcher theilweise ermässigte Frachtsätze enthält. Derselbe enthält ferner Frachtsätze für die Stationen der Strecken Chotzen-Leitomischl, Lobositz-Libochovic und Přelouč-Podol, gültig von Inbetriebsetzung derselben.

Druckexemplare sind von unserem Formularmagazin zu beziehen. Breslau, den 27. Juli 1882. Directorium. (1465)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit dem 1. August d. J. kommen für den directen Güter- und Viehverkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. einer- und Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Magdeburg, Hannover, Köln (rechts- und linksrheinisch) und Elberfeld andererseits veränderte Instradirungsbestimmungen zur Einführung, durch welche an Stelle bisheriger Instradirungsrouten andere Routen treten. Bei entsprechender Vorschrift auf den Frachtbriefen bleiben die seitherigen Routen jedoch noch bis zum 15. September d. J. transportberechtigt.

Das Nähere ist bei den Expeditionen zu erfahren. Frankfurt a/M., den 28. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection. (1466)

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 25. Mai cr. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 1. August cr. ab sämmtliche übrigen, in den Nachträgen II und IV zum **Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlentransporte** für 60 000 bezw. 40 000 kg bis 14. März cr. gültig gewesenen Frachtsätze von den Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn Tarnowitz etc. nach den Stationen des diesseitigen Bezirkes, der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn bis auf Weiteres wieder in Kraft treten.

Im Nachtrage II ist auf Seite 2/3 im Nachtrag IV auf Seite 2/3 die Routenbezeichnung via Oels-Gnesen-Bromberg noch durch: „resp. Creuzburg-Posen-Schneidemühl“ zu ergänzen. Diese Vorschrift findet jedoch auf Graudenz (Nachtrag II) keine Anwendung. Bromberg, den 30. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1467)

Die im **Niederländisch - Norddeutschen Verbande** zwischen Bremen K. M. und Arnheim, Station der Niederländischen Staatsbahn, den Stationen Harderwyk, Kampen und Utrecht der Niederländischen Centralbahn, sowie den Stationen Alkmaar, Amersfoort, Amsterdam, s'Gravenhage, Haarlem, Helder, Hugowaard, Leiden, Nord-Scharwoude, Wormerveer und Zaandam der Holländischen Eisenbahn über die Route Diepholz - Osnabrück - Rheine - Salzbergen bestehenden Tarifsätze treten mit dem 15. September d. J. ausser Kraft.

Eine directe Expedition zwischen genannten Relationen besteht vom gedachten Tage ab nur noch über die Route Oldenburg-Quakenbrück-Rheine-Salzbergen im Niederländisch - Westfälisch - Oldenburgischen Verbande.

Tariferhöhungen treten durch obige Massregel nicht ein. Braunschweig, den 28. Juli 1882. Direction der Braunschw. Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1468)

Der in unserer Bekanntmachung vom 10. Juli d. J. angekündigte neue Tarif für den **Sächsisch - Württembergischen Güterverkehr**, gültig vom 1. September d. J. ab ist nunmehr erschienen und durch unsere betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen. Dresden, am 29. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen Namens der Verbandverwaltungen. (1469)

Am 15. August 1882 tritt zu Theil II des Tarifs für den **Hannover-Magdeburg-Ungarischen Verbandsgüterverkehr** der Nachtrag VIII in Kraft, von welchem Exemplare durch die Verbandsverwaltungen zu beziehen sind. Derselbe enthält neue bezw. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Rinden Europäischer Holzarten etc.). Dresden, am 28. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1470)

Am 15. August 1882 tritt zu Theil IV des Gütertarifs für den **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verband** der 4. Nachtrag in Kraft, von welchem Exemplare durch die Verbandsverwaltungen zu erlangen sind. Derselbe enthält neue bezw. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Rinden Europäischer Holzarten etc.). Dresden, am 28. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1471)

Am 1. August 1882 treten zwischen Pilsen loco und trans., Klattau, Neuern und Eisenstein einer- und Dresden-Elbquai andererseits für den **Transport von Zündhölzern** in Wagenladungen ermässigte Sätze in Kraft, welche bei den Güterexpeditionen in Dresden zu erfragen sind. Dresden, am 27. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1472)

Vom 1. August d. Js. ab werden Transporte von gedörrten Pflaumen sowie Pflaumenmus in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen von Eger nach Hamburg, Lübeck, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm zu den Frachtsätzen des Specialtarifs I des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifs befördert. Dresden, den 29. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes. (1473)

Am 1. August a. cr. gelangen für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets, sowie Braunkohlen, Braunkohlen-Kokes und Braunkohlen-Briquets in Quantitäten von mindestens 10 000 kg bezw. bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 10 000 kg von einem Versender an einen oder mehrere Empfänger directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Borna, Lugau, Meuselwitz, Oelsnitz bei Lichtenstein, Rehmsdorf, Rositz und Zwickau einerseits, Chiasso transit via Lindau-Gottbard directe Tarifsätze andererseits zur Einführung, welche bei den vorgenannten Expeditionen zu erfahren sind. Dresden, den 29. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1474)

Am 10. August d. J. treten ermässigte Tarifsätze für die Beförderung von gebranntem Kalk in Wagenladungen von 10 000 kg von Aprath, Delstern, Dornap, Finnentrop, Hochdahl, Hohenlimburg, Kupferdreh, Letmathe, Lengerich, Beckum-Ennigerloh, Beckum, Brackwede, Gesecke und Oelde nach Kiel in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, den 28. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1475)

Für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche und Briquets, sowie Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Kohlenstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen tritt am 1. August cr. ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Preis 0,35 ℳ.

Der bisherige bezügliche Ausnahmetarif vom 1. Juni 1881 gelangt mit dem genannten Tage zur Aufhebung.

Soweit jedoch die bisherigen Frachtsätze sich niedriger stellen als diejenigen des neuen Tarifs, bleiben die ersteren noch bis zum 15. September cr. in Kraft.

Ferner bleiben die in dem Ausnahmetarif vom 1. Juni 1881 enthaltenen Frachtsätze für Bretten trans., Jagstfeld trans., Mergentheim trans. und Pforzheim trans. noch bis zum 15. September cr. und diejenigen für Aachen A. J., Langerwehe Rh. und Stolberg Rh. noch bis auf Weiteres in Gültigkeit.

Die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifs für Mengen und Sigmaringen, welche durchweg höher sind als die z. Z. bestehenden, treten am 15. September cr. auch für die gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen an Stelle der bisherigen billigeren Taxen in Kraft. Köln, den 27. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1476)

Am 1. k. Mts. treten directe Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von **Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche** und **Briquets** in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Ruhrkohlenstationen der Eisenbahn - Directions - Bezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld sowie von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach der Haltestelle Neuekrug der Braunschweigischen Eisenbahn in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, den 29. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1477)

Am 1. August d. J. tritt — und Aufhebung des betreffenden Ausnahmetarifs vom 1. Juli 1880 — ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von zur überseeischen Ausfuhr oder zum Heizen der Dampfschiffe und Staats-Baggermaschinen bestimmten Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn - Directions - Bezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln linksrheinisch) nach den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Eisenbahn, sowie für den Rücktransport überseeischer Eisenerze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen von Brake, Elsfleth und Nordenhamm nach den betreffenden Kohlenversandstationen; ferner ein neuer Ausnahmetarif für zur überseeischen Ausfuhr oder zum Heizen der Dampfschiffe und Staats-Baggermaschinen bestimmten Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Station Eving der

Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Brake, Elsfleth und Nordenhamm in Kraft. Verkaufspreis 15 bezw. 20 ₰.

Die neuen Ausnahmetarife enthalten die bisher gültigen Ausnahme-Frachtsätze, jedoch tritt für Kohlensendungen nach Brake, Elsfleth und Nordenhamm, welche nachweislich zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern bestimmt sind, unter den in den Ausnahmetarifen angegebenen Bedingungen eine Ermässigung der bezüglichen Frachtsätze um **5 Mark pro 10 000 kg** im Wege der Rückerstattung ein.

Die Anwendung der Kohlenfrachtsätze auf den Rücktransport überseeischer Eisenerze ist für den Verkehr nach der Dortmund-Gronau-Enscheder Station Eving nicht in den neuen Tarif übernommen; dagegen bleibt der bisherige Tarif in dieser Beziehung noch bis zum 15. September d. J. in Geltung. Köln, 26. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrh.). (1478)

Am 1. k. M. tritt zum Ausnahmetarife vom 1. Juni d. J. für die Beförderung von **Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche** und **Briquets** in Wagenladungen von je 10 000 kg von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen, sowie von der Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütte-Eisenbahn nach den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover der Nachtrag I in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze im Verkehr von den an die Station Eving D. G. E. angeschlossenen Zechen nach einzelnen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover enthält. Verkaufspreis 0,10 ℳ. Köln, den 29. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1479)

Am 1. August d. J. tritt zum **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein Nachtrag III, sowie zum Localgütertarif für den diesseitigen Verwaltungsbezirk ein Nachtrag IV in Kraft, von welchen, ausser den bereits anderweit publicirten Tarifänderungen, ersterer Bestimmungen über die Verkehrsbeschränkungen der Haltestellen Alt-Ranft und Neu-Künkendorf, sowie der Station Halensee und Zollabfertigungsgebühren für Vieh in Wagenladungen im Verkehr von Oesterreich-Ungarn, letzterer Aenderung der Controlevorschriften für Anwendung der Sätze des Ausnahmetarifs C. für Blei und Zink etc., Bestimmungen und Tarifsätze bezw. Entfernungen für die Ladestelle Alt-Ranft, Tarifsätze und Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse der Station Halensee und Berichtigungen enthält.

Exemplare der Tarifnachträge sind zum Preise von je 0,10 ℳ pro Stück bei den Gütercassen des diesseitigen Bezirks sowie im Auskunftsbüreau der Staatseisenbahnen hier, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich zu haben. Berlin, den 28. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1480)

Directer Güterverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke **Hannover und Magdeburg.** Am 1. August cr. tritt zum Tarife für obenbezeichneten Verkehr der 2. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Tarifsätze für den Verkehr mit der neu einbezogenen Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Bahn, anderweite ermässigte Stückgutfrachtsätze für verschiedene Relationen, sowie Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 27. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1481)

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband. Zum Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1878 tritt am 1. August cr. der Nachtrag 10 in Kraft, welcher Frachtsätze für die bisher und im beschränkten Masse an dem Verbande betheiligt gewesenen Hinterpommerschen Stationen enthält. Der qu. Nachtrag kann zum Preise von 0,05 ℳ pro Exemplar durch die Verbandsstationen bezogen werden. Berlin/Hamburg, den 26. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1482)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Für den Transport von Gütern zwischen dem Eisenbahn-Bohlwerk am Flensburger Hafen und den dortigen Bahnhöfen wird von dem Tage ab, mit welchem das Bohlwerk dem Betriebe übergeben werden wird, eine Gebühr von 0,02 ℳ pro 100 kg erhoben.

Der bezügliche Nachtrag III zu unserem Localgütertarif vom 1. Mai 1882, durch welchen diese Bestimmung zur Einführung gelangt, kann durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 29. Juli 1882. Die Direction. (1483)

Für die Beförderung von **Langholz** wird für den diesseitigen Localverkehr und den directen Verkehr mit sämmtlichen vom Staate verwalteten Bahnen mit Gültigkeit bis Ende December d. Js. ein Ausnahmetarif eingeführt, nach welchem die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II für Langholz mit der Massgabe Anwendung finden, dass bei Verladung auf einem Paar Schemelwagen oder Kuppelwagen die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung mindestens jedoch für **10 000 kg** zu entrichten ist. Elberfeld, den 27. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1484)

Am 1. August cr. erscheint zum diesseitigen Local-Gütertarife Nachtrag XXVIII, welcher Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebs-Reglement und der speciellen Tarifvorschriften, Aenderung des Tarifs für Nebengebühren und einen bis Ende dieses Jahres giltigen Ausnahmetarif für Langholz enthält.

Der Nachtrag kann bei unseren Expeditionen eingesehen, auch zum Preise von à 10 ₰ bezogen werden. Erfurt, den 27. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1485)

Mit dem 1. August d. J. kommen im **Staatsbahntarif Bromberg-Berlin** ermässigte Sätze für Holz des Specialtarifs II zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einer- und den Stationen Grambow, Greifswald, Neubrandenburg, Passow, Prenzlau, Stettin, Strassburg U.-M., Swinemünde, Tantow und Wolgast des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits zur Einführung. Ferner treten mit dem 10. September d. J. erhöhte Sätze für Getreide etc. zwischen mehreren Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einer- und Stettin und Swinemünde, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, andererseits in Kraft.

Fragliche Sätze sind bei den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 22. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1486 J)

Vom 15./27. Juli cr. gelten die Frachtsätze für zum Export bestimmte **Oelsaatensendungen** im Verkehr zwischen Stationen der Moskau-Brester Bahn einerseits und den Stationen Königsberg und Memel andererseits unter denselben Bedingungen auch für Oelkuchensendungen. Bromberg, den 26. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1487 J)

Im Wechselverkehr der vom Preussischen Staat verwalteten Bahnen kommt, soweit diesseitige Bahnlinien betheiligt sind, fortan und zwar zunächst bis zum Schluss des Jahres 1882, ein Ausnahmetarif für Langholz dergestalt zur Anwendung, dass

bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist.

Berlin, den 27. Juli 1882. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1488 J)

Mit dem 15. August 1882 tritt ein Nachtrag I zu dem Tarife für directe Gütersendungen von Galizischen Stationen nach Illowo/Mlawa transit vom 15. Juli 1882 via Granica-Warschau in Kraft, welcher neue ermässigte Frachtsätze für Getreidetransporte nach Danzig enthält.

Durch diesen Nachtrag wird der Galizisch-Danziger Getreidetarif vom 1. December 1881 aufgehoben. Exemplare sind bei den betheiligten Bahnen zu beziehen. Wien, den 29. Juli 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn, zugleich Namens der betheiligten Bahnen. (1489)

An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Eilgütern zwischen Basel und Strassburg einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits via Alt-Münsterol bezw. Avricourt vom 1. Januar 1882 kommt am 1. August d. J. ein neuer, theilweise ermässigter Tarif zur Einführung. (5 ₰.) Strassburg, den 28. Juli 1882. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1490)

Die durch öffentliches Anschlussgeleise mit der Station Dirschau verbundene Güterladestelle Liessau wird am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben und findet nach und von derselben vom genannten Tage ab eine Abfertigung von Gütern aller Art in Wagenladungen statt.

Als Frachtsätze für Liessau kommen die Dirschauer Frachtsätze zur Erhebung, denen eine Ueberfuhrgebühr von 5 ℳ pro Wagen hinzutritt. Bromberg, den 27. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1491 J)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. August d. J. kommt zum 6. Südwestdeutschen Tarifheft (Main-Neckarbahn-Badischer Güterverkehr) der I. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält neben Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Tarifheft 6 und anderweiten ermässigten Frachtsätzen der allgemeinen Classification, auch Ausnahme-Frachtsätze für Cement im Verkehr mit Friedrichsfeld sowie für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel im Verkehr mit Waghäusel.

Soweit für den Verkehr zwischen Darmstadt und Frankfurt Westbahnhof und Sachsenhausen einerseits und gewissen Stationen der Badischen Odenwaldbahn andererseits in diesem Nachtrage Entfernungen bezw. Frachtsätze nicht mehr vorgesehen sind, bleiben die seitherigen noch bis auf Weiteres in Wirksamkeit. Karlsruhe, den 31. Juli 1882. General-direction. (1492)

2. Eröffnungen etc.

Am 1. August d. J. wird die Bahnstrecke Lübeck-Travemünde für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Lü-

beck, den 29. Juli 1882. Die Direction der Lübeck - Büchener Eisenbahn - Gesellschaft. (313)

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Die in No. 56 S. 755 d. Ztg. mitgetheilte Verkehrsstörung auf der Strecke Landeshut-Liebau ist durch Herstellung einer Nothbrücke beseitigt und der Personen- und Güterverkehr in vollem Umfange auf derselben seit dem 28. d. M. wieder in vollem Umfange aufgenommen worden. Berlin, den 29. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection.

4. Submissionen.

Submission auf Lieferung von
4 Normal-Personenzuglocomotiven,
10 Normal-Güterzuglocomotiven,
6 dreifach gekuppelte Tenderlocomotiven nebst Reservetheilen

Montag, den 14. August d. J., Vormittags 11 Uhr,
in unserem Sitzungssaale hierselbst, Leipziger Platz No. 17.

Offerten müssen frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift

Submission auf Lieferung von Locomotiven

an uns eingereicht werden.

Bedingungen und Zeichnungen können in unserem maschinentechnischen Büreau, Köthener Strasse 24, während der Geschäftsstunden eingesehen werden und werden von demselben gegen Baareinsendung von 7,50 ℳ verabfolgt. Berlin, den 31. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (317 J)

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Die Lieferung von
a) 244 Stück Satzachsen für Wagen,
b) 488 „ Tragfedern für Gepäck- und Güterwagen,
c) 590 „ Spiralfedern für Buffer und Zugapparate

soll vergeben werden.

Termin: Dienstag, 15. August d. J.

Bedingungen sind zum Preise von 1,50 ℳ für die Satzachsen und 1,50 ℳ für die Federn vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 28. Juli 1882. Maschinentechnisches Bureau. (315 J)

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Die Lieferung von
a) 80 Stück offenen Güterwagen,
b) 30 „ Etage-Viehwagen,
c) 8 „ Gepäckwagen

soll vergeben werden.

Termin: Mittwoch, 16. August d. J.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 3 ℳ vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 29. Juli 1882. Maschinentechnisches Bureau. (316 J)

Privat-Anzeigen.

5. Fahrplan.

Fahrplan der Lübeck-Travemünder Eisenbahn vom 1. August bis 30. September 1882.

(Lübeck-Travemünde.)

	Gemischte Züge					Extrazug, nur an jedem Montage
	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.
Lübeck . . . ab	8.45	1.30	2.30	4.10	$7.\underline{30}$	7.45
Dänischburg . „	9.4	1.49	2.50	4.29	$7.\underline{49}$	8 4
Waldhusen . . „	9.13	1.58	3.0	4.38	$7.\underline{58}$	8.13
Pöppendorf . „	9.20	2.5	3.7	4.45	$8.\underline{5}$	8.20
Travemünde . an	9.35	2.20	3.22	5.0	$8.\underline{20}$	8.35

(Travemünde-Lübeck.)

	Gemischte Züge						Extrazug, nur an jedem Montage
					nur an Wochentagen	nur an Sonntagen	
	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.
Travemünde . ab	6.15	9 45	2.40	5 40	$7.\underline{40}$	$8.\underline{35}$	8.55
Pöppendorf . „	6.27	9.57	2.52	5.52	$7.\underline{52}$	$8.\underline{47}$	9.7
Waldhusen . . „	6.35	10.5	3.2	$6.\underline{0}$	$8.\underline{0}$	$8.\underline{56}$	9.15
Dänischburg . „	6.43	10.13	3.10	$6.\underline{8}$	$8.\underline{8}$	$9.\underline{4}$	9.23
Lübeck . . . an	7.4	10.35	3.32	$6.\underline{30}$	$8.\underline{30}$	$9.\underline{28}$	9.45

Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Min. Morgens sind durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet. Lübeck, den 29. Juli 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (314)

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen am Ende des Monats Juni 1882.

1. Laufende Nummer	2. Bezeichnung der Eisenbahnen	3. Jahr	4. Betriebslänge Ende des Monats Juni (km)	5. Im Monat Juni wurden befördert: Personen (Anzahl)	6. Im Monat Juni wurden befördert: Güter (Tonnen)	7. Im Monat Juni betrug die Einnahme: aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt (M.)	8. Im Monat Juni betrug die Einnahme: aus dem Güterverkehr überhaupt (M.)	9. Im Monat Juni betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen: überhaupt (gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres) (M.)	10. Im Monat Juni betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen: auf 1 km (gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres) (M.)	11. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen: überhaupt (gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres) (M.)	12. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen: auf 1 km (gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres) (M.)
	A. Hauptbahnen.*)										
	I. Staatsbahnen und sonstige vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.										
1	Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1882	1 242,93	769 900	530 000	764 000	2 129 300	3 088 300	2 485	17 665 300	14 381
	gegen	1881	+ 103,80	— 56 182	+ 25 181	— 71 875	+ 85 287	+ 16 909 (+ 143 400)	— 211 (— 100)	+ 820 394 (+ 1 168 200)	— 440 (— 134)
2	**Preussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk**										
	a) der Königl. Eisenbahn-direction Berlin (einschl. Angerm.-Schwedt)	1882	1 675,52	1 729 639	480 358	1 375 320	2 753 080	4 558 408	2 721	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) der Königl. Eisenbahn-direct. Bromberg	1882	2 576,11	703 117	282 348	1 389 131	2 055 194	3 602 745	1 399	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c) der Königl. Eisenbahn-direct. Hannover	1882	1 883,76	1 115 107	874 371	1 550 000	3 480 000	5 898 937	3 131	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d) der Königl. Eisenbahn-direct. Frankf. a/M.	1882	1 144,37	941 805	460 638	945 810	1 585 170	2 673 960	2 337	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	e) der Königl. Eisenbahn-direction Magdeburg	1882	1 467,70	1 027 141	518 288	1 511 841	2 334 171	4 308 544	2 936	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	f) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (linksrheinische)	1882	1 239,99	985 300	953 100	1 170 000	2 380 000	3 866 000	3 122	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	g) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (rechtsrheinische)	1882	1 728,03	879 823	1 760 200	937 231	4 349 810	5 537 124	3 204	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	h) Bergisch-Märkische E.	1882	1 435,56	1 281 691	1 814 000	1 021 602	4 076 005	5 698 337	3 969	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	i) Thüringische Eisenb.	1882	503,91	433 612	243 852	540 892	863 234	1 589 150	3 154	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	k) Berlin-Görlitzer E.	1882	331,15	153 557	84 457	132 125	287 886	475 556	1 426	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	l) Cottbus-Grossenhain. (v. 2a verwaltet)	1882	154,74	33 955	37 082	29 093	120 274	161 367	1 043	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	m) Ruhld-Lauchhammer (v. 2a verwaltet)	1882	6,61	1 434	2 147	204	1 828	2 032	307	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	n) Rhein-Nahe Eisenb. (v. 2f verwaltet)	1882	121,59	118 700	62 200	87 000	163 800	303 800	2 499	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa 2	1882	14 269,04	—	—	—	—	38 675 960	2 710	227 008 940	15 924
	gegen	1881	+ 153,93	—	—	—	—	+ 841 484 (+1658703)	+ 30 (+ 87)	+11464571 (+17083008)	+ 649 (+1047)
3	Sächsische Staatseisenb.	1882	2 023,95	1 691 709	829 812	1 495 238	3 595 697	5 349 748	2 643	32 280 832	15 949
	gegen	1881	+ 6,52	— 204 724	— 8 962	— 258 665	— 100 175	— 381 926 (— 605 905)	— 198 (— 309)	+1 015 445 (+ 838 859)	+ 451 (+ 364)
4	Württemb. Staatseisenb.	1882	1 533,17	831 503	245 957	794 352	1 253 054	2 240 248	1 461	12 729 683	8 303
	gegen	1881	+ [illegible],13	— 135 733	+ 2 543	— 182 108	— 6 330	— 173 260 (— 165 124)	— 118 (— 113)	+ 129 253 (+ 351 451)	+ 57 (+ 202)
5	Badische Staatseisenb.	1882	1 317,26	616 279	353 841	1 035 256	1 463 055	2 673 449	2 027	14 249 212	10 799
	gegen	1881	—	— 120 911	+ 7 481	— 126 822	+ 48 295	— 87 155 (+ 99 828)	— 69 (+ 73)	+ 439 230 (+1865104)	+ 315 (+1398)
6	Main-Neckar Eisenbahn	1882	94,50	240 000	45 000	260 000	265 000	540 000	5 714	2 249 000	23 799
	gegen	1881	—	— 6 002	— 288	— 4 650	— 2 160	— 4 914 (+ 155 895)	— 52 (+1649)	+ 6 656 (— 110 754)	+ 70 (+1172)
7	Oberhessische Eisenb.	1882	175,73	42 200	11 307	34 815	30 172	76 150	433	416 535	2 370
	gegen	1881	—	— 2 962	— 5 442	— 5 252	— 11 205	— 11 127 (— 12 416)	— 64 (— 71)	— 50 671 (— 45 011)	— 289 (— 256)
8	Oldenburgische Staats-eisenbahnen	1882	290,25	120 330	42 578	106 992	142 726	260 125	896	1 415 155	4 876
	gegen	1881	—	— 19 078	— 1 041	— 18 228	— 11 151	— 6 561 (+ 194)	— 23 (—)	— 20 762 (+ 26 305)	— 71 (+ 91)
9	Wilhelmshaven - Oldenburger Eisenb.	1882	52,37	32 781	12 451	26 339	24 234	51 428	982	285 479	5 451
	gegen	1881	—	— 7 953	— 858	— 5 976	+ 1 090	— 4 840 (— 4 545)	— 92 (— 87)	+ 4 320 (+ 4 680)	+ 82 (+ 89
	Summa A. I.	1882	20 999,20	—	—	—	—	52 955 408	2 522	308 300 136	14 701
	gegen	1881	+ 269,38	—	—	—	—	+ 188 610 (+1270030)	— 13 (+ 29)	+13808436 (+21403350)	+ 490 (+ 857)
	II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
10	Berlin-Dresdener Eisenb.	1882	182,28	61 633	28 471	98 404	127 053	241 789	1 326	1 348 864	7 400
	gegen	1881	—	+ 6 927	— 5 082	+ 5 639	— 27 142	— 24 573 (+ 2 757)	— 135 (+ 15)	— 97 303 (— 87 688)	— 534 (— 481)
11	Gotha-Ohrdufer Eisenb. (von 2i verwaltet)	1882	17,35	11 003	2 239	7 038	4 500	11 850	683	58 084	3 348
	gegen	1881	—	— 1 929	— 246	— 1 561	— 66	— 1 646 (— 660)	— 95 (— 38)	+ 3 644 (+ 7 593)	+ 210 (+ 438)
12	Halle-Sorau-Gubener E.	1882	298,13	93 266	76 316	116 996	331 869	480 154	1 611	2 748 032	9 218
	gegen	1881	—	+ 1 394	+ 555	— 6 916	+ 8 819	— 2 261 (+ 8 573)	— 7 (+ 29)	— 11 182 (— 166 623)	— 37 (— 558)

*) Einschliesslich der zugehörigen Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
13	Märkisch-PosenerEisenb.	1882	282,03	54 831	52 749	122 590	157 482	298 737	1 059	1 719 050	6 095
	gegen	1881	+ 10,00	— 12 250	+ 6 366	— 486	+ 15 353	+ 7 207 (+ 8 275)	— 13 (— 9)	+ 82 992 (+ 89 469)	+ 81 (+ 105)
14	Münster-Enscheder B. .	1882	56,46	17 463	4 136	10 180	9 364	26 500	464	144 650	2 531
	gegen	1881	—	— 2 895	+ 438	— 2 216	— 213	+ 2 224 (— 4 023)	+ 39 (— 71)	+ 7 237 (— 36 267)	+ 128 (— 642)
15	Oberschlesische Eisenb.										
	a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Oppeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1882	827,26	345 881	651 088	378 701	2 359 919	3 163 945	3 825	19 725 198	23 873
	gegen	1881	+ 2,80	— 34 972	— 9 578	— 48 986	+ 26 886	— 79 825 (— 25 093)	— 109 (— 43)	+ 620 281 (+1194237)	+ 700 (+ 1397)
	b) Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	1882	211,08	80 174	127 046	117 287	397 018	591 333	2 801	3 786 059	17 937
	gegen	1881	—	— 13 411	+ 17 571	— 24 511	— 7 688	— 41 825 (— 44 321)	— 199 (— 210)	+ 18 906 (+ 44 371)	+ 90 (+ 211)
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische Zweigbahn	1882	375,78	166 847	139 447	157 754	364 695	631 554	1 681	3 768 101	10 027
	gegen	1881	—	— 39 001	— 12 061	— 34 322	+ 15 866	— 19 815 (— 7 783)	— 52 (— 20)	+ 135 779 (+289 394)	+ 361 (+ 770)
	d) Stargard-Posener E. .	1882	172,31	38 117	45 242	52 488	138 787	236 124	1 370	1 460 835	8 478
	gegen	1881	—	— 6 190	+ 13 517	— 10 440	+ 1 134	— 16 530 (— 28 982)	— 96 (— 169)	— 23 745 (— 65 554)	— 138 (— 380)
16	Zittau-Reichenberger E.	1882	26,40	25 358	18 431	15 503	34 000	54 852	2 078	311 085	11 784
	gegen	1881	—	— 5 399	+ 175	— 3 118	+ 1 631	— 1 507 (— 12 826)	— 57 (— 486)	+ 10 809 (+ 3 642)	+ 410 (+ 138)
	Summa A. II.	1882	2 449,08	—	—	—	—	5 736 838	2 342	35 069 958	14 325
	gegen	1881	+ 12,80	—	—	—	—	—178 551 (—104 083)	— 86 (— 55)	+ 747 418 (+1272574)	+ 237 (+ 452)
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
17	Altona-Kieler Eisenbahn	1882	288,35	226 839	59 993	244 017	281 791	571 027	1 980	3 344 835	11 600
	gegen	1881	—	— 48 273	+ 1 752	— 49 789	+ 6 260	— 43 801 (+ 10 772)	— 152 (+ 37)	+ 100 639 (+347 148)	+ 349 (+ 1204)
18	Berlin-Anhaltische E. .	1882	431,10	269 404	168 450	521 600	710 110	1 311 710	3 043	7 077 490	16 417
	gegen	1881	—	— 46 345	+ 7 081	— 65 948	+ 51 220	— 24 728 (— 17 090)	— 57 (— 39)	+ 138 946 (+220 790)	+ 233 (+ 424)
19	Berlin-Hamburger E. .	1882	440,11	181 688	82 170	429 441	836 448	1 358 611	3 087	8 300 391	18 860
	gegen	1881	—	— 57 145	— 10 673	— 28 973	+ 49 716	— 12 535 (+ 43)	— 28 (—)	— 330 021 (—179 491)	— 750 (— 408)
20	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1882	601,96	207 394	196 077	262 615	660 484	1 027 672	1 707	6 104 928	10 142
	gegen	1881	—	— 49 178	+ 3 206	— 65 209	+ 51 502	— 6 605 (+ 4 896)	— 11 (+ 8)	+ 182 823 (+175 847)	+ 304 (+ 292)
21	Dortm.-Gronau-Ensch.E.	1882	99,26	27 802	53 836	15 379	62 616	87 320	877	549 512	5 521
	gegen	1881	—	— 6 267	+ 7 169	— 3 133	— 4 154	— 21 995 (— 3 342)	— 222 (— 34)	— 41 411 (+ 47 882)	— 416 (+ 483)
22	Holsteinische Marschb. .	1882	96,50	34 792	13 300	33 093	26 072	62 911	652	383 718	3 976
	gegen	1881	—	— 4 374	+ 3 596	— 3 651	+ 2 107	— 1 544 (+ 2 207)	— 16 (+ 23)	+ 25 768 (+ 42 301)	+ 267 (+ 438)
23	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1882	110,69	73 548	53 471	98 067	211 646	331 913	2 999	1 793 820	16 206
	gegen	1881	—	— 20 095	+ 3 686	— 26 753	+ 12 984	— 15 330 (— 273)	— 138 (— 2)	+ 169 939 (+267 265)	+1 535 (+2 415)
24	Marienburg-Mlawkaer E.	1882	143,03	20 874	41 019	31 626	182 356	233 232	1 631	1 475 486	10 316
	gegen	1881	—	— 4 352	+ 21 013	— 1 719	+ 104 022	+109 719 (+107 888)	+ 767 (+ 755)	+ 772 700 (+758 396)	+5 402 (+5 302)
25	Nordhausen-Erfurter E.	1882	131,06	36 340	20 263	31 720	53 451	94 564	722	592 846	4 523
	gegen	1881	—	— 10 936	— 6 087	— 9 943	— 8 462	— 33 843 (— 27 241)	— 258 (— 207)	— 85 165 (— 79 318)	— 650 (— 606)
26	OberlausitzerEisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1882	151,14	18 727	14 727	20 620	47 960	70 580	467	366 890	2 427
	gegen	1881	—	— 4 626	— 1 156	— 2 940	+ 1 515	— 1 425 (+ 6 870)	— 9 (+ 45)	+ 5 186 (+ 34 172)	+ 34 (+ 226)
27	Oels-GnesenerEisenbahn	1882	159,71	27 629	12 820	29 100	50 611	94 367	591	583 059	3 651
	gegen	1881	—	— 1 798	+ 512	— 3 859	+ 8 196	+ 4 337 (+ 4 366)	+ 27 (+ 27)	+ 26 580 (+ 28 452)	+ 167 (+ 178)
28	Ostpreussische Südbahn	1882	242,84	74 228	53 765	91 421	295 216	398 637	1 642	2 340 149	9 637
	gegen	1881	—	— 20 426	+ 27 300	— 5 734	+ 156 614	+146 918 (+176 408)	+ 605 (+ 727)	+ 878 037 (+948 095)	+3 616 (+3 905)
29	Posen-Kreuzburger E. .	1882	203,70	26 246	33 200	37 772	94 640	148 756	730	938 626	4 608
	gegen	1881	—	— 7 409	+ 936	— 4 864	+ 4 869	+ 4 040 (+ 6 907)	+ 20 (+ 34)	+ 65 265 (+ 90 466)	+ 321 (+ 444)
30	Rechte-Oder-UferEisenb.	1882	317,99	87 713	151 967	104 120	609 540	777 660	2 446	4 701 641	14 785
	gegen	1881	—	— 19 194	+ 17 434	— 27 163	+ 65 039	+ 39 876 (+ 61 030)	+ 126 (+ 192)	+ 45 290 (+106 224)	+ 142 (+ 334)
31	Schleswigsche Eisenb. .	1882	233,43	56 175	14 224	84 771	107 109	214 010	917	1 365 572	5 850
	gegen	1881	—	— 10 292	— 2 331	— 19 074	— 3 586	— 23 331 (+ 3 560)	— 100 (+ 15)	— 68 824 (+ 53 256)	— 295 (+ 228)
32	Tilsit-Insterburger E. .	1882	53,82	13 158	5 890	17 838	19 139	43 552	809	255 541	4 748
	gegen	1881	—	— 1 805	+ 514	— 1 938	+ 407	— 624 (— 935)	— 12 (— 18)	+ 8 920 (+ 7 048)	+ 166 (+ 131)
33	Unterelbesche Eisenb. .	1882	105,40	37 645	3 363	40 365	12 853	55 010	522	290 825	2 759
	gegen	1881	+ 61,40	+ 12 853	+ 1 505	+ 21 576	+ 5 956	+ 28 572 (+ 28 728)	— 79 (— 75)	+ 216 966 (+217 134)	— 580 (— 572)
34	Braunschweigische E. .	1882	344,34	—	—	217 808	506 545	741 309	2 153	4 270 693	12 403
	gegen	1881	—	—	—	— 30 347	— 40 269	— 64 595 (— 43 418)	— 187 (— 126)	— 141 135 (—256 267)	— 409 (— 744)
35	Eutin-Lübecker Eisenb.	1882	33,00	20 772	2 634	15 071	7 664	24 276	736	134 920	4 088
	gegen	1881	—	— 5 154	+ 92	— 5 426	+ 124	— 5 969 (+ 2 702)	— 181 (— 82)	— 5 604 (+ 6 001)	— 170 (+ 181)
36	Hessische Ludwigsbahn: a) nicht garant. Linien	1882	527,26	458 737	208 828	451 847	554 805	1 069 522	2 028	5 943 300	12 036
	gegen	1881	+ 55,68	— 18 408	+ 32 190	— 47 366	+ 32 873	— 29 114 (+ 36 712)	— 302 (— 162)	+ 342 871 (+494 249)	+ 160 (+ 481)
	b) garantirte Linien .	1882	179,15	114 575	53 336	56 589	57 774	119 938	669	755 383	4 216
	gegen	1881	—	— 7 328	+ 4 439	— 6 177	+ 3 815	— 2 000 (— 7 371)	— 12 (— 42)	+ 59 577 (+ 53 907)	+ 332 (+ 300)
37	Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn .	1882	349,17	100 375	28 920	178 108	174 961	375 713	1 076	2 233 163	6 396
	gegen	1881	—	— 25 066	+ 982	— 45 739	+ 15 010	— 29 398 (— 27 498)	— 84 (+ 79)	— 141 698 (— 95 162)	— 405 (— 272)
38	Saal-Eisenbahn	1882	74,80	44 752	15 063	31 079	36 874	77 416	1 035	414 561	5 542
	gegen	1881	—	— 9 622	+ 2 055	— 9 516	+ 3 779	— 6 525 (+ 5 893)	— 87 (+ 79)	+ 13 671 (+ 77 952)	+ 183 (+1 042)
39	Weimar-Geraer E. . . .	1882	68,65	26 679	13 505	30 772	28 510	61 858	901	319 744	4 658
	gegen	1881	—	+ 6 849	+ 727	— 7 377	+ 864	— 6 308 (— 2 251)	— 92 (— 33)	+ 13 563 (+ 34 596)	+ 198 (+ 504)
40	Wernshausen-Schmalkaldener E.	1882	7,00	2 298	2 807	839	4 115	5 334	762	28 579	4 083
	gegen	1881	—	+ 193	+ 495	— 30	+ 1 487	+ 1 467 (+ 1 270)	+ 210 (+ 181)	+ 5 700 (+ 5 939)	+ 815 (+ 849)
41	Werra-Eisenbahn . . .	1882	172,00	50 851	39 797	90 826	165 026	280 052	1 628	1 504 556	8 747
	gegen	1881	—	+ 12 962	+ 3 434	— 14 302	+ 11 644	— 2 558 (+ 18 669)	— 15 (+ 108)	+ 80 478 (+150 248)	+ 467 (+ 873)
	Summa A. III.	1882	5 565,46	—	—	—	—	9 636 950	1 732	56 070 228	10 136
	gegen	1881	+ 117,08	—	—	—	—	+ 2 701 (+ 344 098)	— 36 (+ 26)	+ 2339061 (+3557130)	+ 234 (+ 459)
	Summa A.	1882	29 013,74	—	—	—	—	68 329 196	2 355	399 440 322	13 797
	gegen	1881	+ 399,26	—	—	—	—	+ 12 760 (+1510045)	— 32 (+ 20)	+16894915 (+26233054)	+ 415 (+ 741)

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
ıhnen untergeord- ter Bedeutung.										
rivatbahnen unter aatsverwaltung.										
ɔurg-Zeitzer E. .	1882	25,15	17 527	34 389	6 067	52 608	65 354	2 599	384 551	15 290
gegen	1881	—	— 1 905	— 769	— 944	— 68	— 3 276 (+ 5 656)	+ 130 (+ 225)	+ 15 137 (+ 53 444)	+ 602 (+2125)
witz-Meuselwitzer	1882	27,79	15 189	22 740	5 709	28 336	45 111	1 623	252 044	9 070
ıbahn gegen	1881	—	— 3 062	+ 2 975	— 1 380	+ 4 022	— 414 (+ 14 269)	— 15 (+ 513)	+ 38 668 (+ 86 469)	+1392 (+3112)
Summa B. I.	1882	52,94	—	—	—	—	110 465	2 087	636 595	12 025
gegen	1881	—	—	—	—	—	— 3 690 (+ 19 925)	— 69 (+ 377)	+ 53 805 (+ 139 913)	+1016 (+2643)
rivatbahnen unter ner Verwaltung.										
n-Jülicher E. . .	1882	28,97	15 174	50 764	3 868	41 032	53 087	1 832	313 431	10 819
gegen	1881	—	— 342	+ 3 002	— 229	+ 4 112	+ 4 873 (+ 3 270)	+ 168 (+ 112)	+ 22 944 (+ 26 478)	+ 792 (+ 914)
u-Warschauer E. .	1882	55,34	11 847	11 715	11 527	21 519	36 104	652	213 744	3 862
gegen	1881	—	— 3 234	+ 1 851	+ 2 305	+ 4 115	+ 2 010 (+ 1 907)	+ 36 (+ 34)	+ 24 109 (+ 27 374)	+ 435 (+ 494)
der Eisenbahn . .	1882	59,89	43 079	3 167	15 029	4 120	21 809	369	148 156	2 780
gegen	1881	+ 7,80	+ 9 515	+ 315	+ 4 352	+ 529	+ 6 628 (+ 6 628)	+ 78 (+ 78)	+ 47 457 (+ 47 457)	+ 511 (+ 511)
ckernförde-Flens-	1882	78,80	26 109	2 652	26 479	9 279	36 371	461	170 150	2 159
er Eisenb. gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oldenburger E. .	1882	24,00	4 433	697	2 994	1 844	4 991	208	30 230	1 260
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
olsteinische E. . .	1882	89,50	16 878	5 892	14 431	14 442	29 406	329	170 536	1 905
gegen	1881	—	— 2 498	+ 170	— 1 904	+ 2 087	+ 713 (+ 302)	+ 8 (+ 4)	+ 26 262 (+ 28 822)	+ 293 (+ 322)
rstadt-Blankenbur-	1882	24,50	14 000	6 940	7 850	9 580	19 870	811	99 830	4 075
Eisenbahn gegen	1881	—	+ 281	+ 781	+ 978	+ 1 143	— 329 (+ 4 170)	— 13 (+ 170)	— 5 973 (+ 725)	— 243 (+ 30)
Summa B. II.	1882	361,00	—	—	—	—	201 638	560	1 146 077	3 234
gegen	1881	+ 110,60	—	—	—	—	+ 55 260 (+ 57 639)	— 25 (— 15)	+ 315 179 (+ 331 236)	— 190 (— 123)
Summa B.	1882	413,94	—	—	—	—	312 103	755	1 782 672	4 376
gegen	1881	+ 110,60	—	—	—	—	+ 51 570 (+ 77 564)	— 104 (— 18)	+ 368 984 (+ 471 149)	— 406 (+ 60)

Privat-Anzeigen (Schluss).

Königlich Technische Hochschule zu Hannover.

Eröffnung des Studienjahres 1882/83 am 2. October 1882. Einschreibungen erfolgen vom 2. bis 28. October 1882 und für Vorlesungen des Sommersemesters vom 1. März bis 21. April 1883. Programme von dem Rectorate zu erhalten.

Hannover, im Juli 1882.

Der Rektor: **Launhardt.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 60.

1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 8.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Kefelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann.**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 7. August 1882.

Fortschritte des eisernen Oberbaues, besondere Oberbau-Systeme und Gewicht der Schienen

nach der Vereinsstatistik pro 1878 und 1880.

Wenn man die Columnen 20 und 23 der Vereinsstatistik pro 1878 und 1880 mit einander vergleicht, so erkennt man daraus, welche bedeutenden Fortschritte der eiserne Oberbau innerhalb jener 2 Jahre auf den Deutschen und Niederländischen, und welche geringen Fortschritte derselbe auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen gemacht hat. Dabei ist zu beachten, dass das Eisen in Oesterreich-Ungarn theurer, das Holz dagegen im Durchschnitt billiger ist, als in Deutschland und den Niederlanden. In der Zusammenstellung auf S. 790 sind nur diejenigen, zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Bahnen aufgeführt, bei denen Abweichungen von dem vorzugsweise gebräuchlichen Oberbau mit breitbasigen Schienen auf hölzernen Querschwellen vorkommen. Aus dieser Zusammenstellung ist zu ersehen, dass auf den Deutschen Bahnen in dem bezeichneten zweijährigen Zeitraum die gesammte Geleislänge mit eisernem Oberbau auf Langschwellen von 1 420 auf 3 194 km, also auf mehr als das Doppelte, und die Geleislänge mit eisernem Oberbau auf Querschwellen gleichzeitig von 283 auf 1 836 km, also auf fast das Fünffache, gestiegen ist. Der eiserne Oberbau auf Langschwellen kommt vorzugsweise auf den Preussischen Staatsbahnen vor, während der eiserne Oberbau mit Querschwellen theils in geringer Ausdehnung versuchsweise, theils auch schon in grösserer Ausdehnung, bei der Mehrzahl der Deutschen und Niederländischen Privatbahnen Anwendung gefunden hat. Eine Schlussfolgerung, ob das eine oder andere System den Vorzug verdient, lässt sich aus der Statistik noch nicht ziehen.

Eiserner Oberbau auf Einzelunterlagen kommt im gesammten Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht vor, wie Col. 23 c γ der Vereinsstatistik zeigt. Ein eiserner Oberbau nach anderen Systemen existirt zufolge Col. 23 c δ derselben Statistik (abgesehen von einer im Jahre 1880 auf der Württembergischen Staatsbahn hergestellten kleinen Versuchsstrecke von 1 km) nur auf 2 Deutschen Bahnen, der Rheinischen und Braunschweigischen, und hat auch auf diesen Bahnen in dem vorgenannten zweijährigen Zeitraum sich nicht vermehrt, sondern vermindert, was kein günstiges Zeugniss für die daselbst angewandten Systeme zu sein scheint. Dabei ist zu bemerken, dass der eiserne Oberbau der Braunschweigischen Bahn in der Vereinsstatistik pro 1878 und 1879 irrthümlich als Oberbau auf Langschwellen angegeben, in der Vereinsstatistik pro 1880 aber in correcter Weise zu den in Col. 23 c δ aufgeführten anderen Systemen gerechnet ist.

Geleise auf Steinwürfeln kommen, wie Col. 23 d der Statistik zeigt, auf den Deutschen Bahnen nur in geringer Ausdehnung, auf den Oesterreichisch-Ungarischen und den übrigen Vereinsbahnen überhaupt nicht vor. Eine Zunahme hat in dieser Beziehung von 1878 bis 1880 nur auf den Bayerischen Staatsbahnen stattgefunden, wahrscheinlich aber nur in Nebengeleisen und solchen Geleisen, die nicht mit schweren Zügen und grosser Geschwindigkeit befahren werden.

Die Gesammtlänge der Geleise von Stuhlschienen (welche in grosser Ausdehnung noch auf der Magdeburg-Halberstädter und der dazu gehörigen Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn vorkommen) hat in dem vorgenannten zweijährigen Zeitraum auf den Deutschen Bahnen von 1 589 auf 1 354 km, in Oesterreich-Ungarn von 31 auf 22 km, auf den übrigen Vereinsbahnen von 184 auf 126 km abgenommen. Diese alte Oberbau-Construction, die in England noch vorzugsweise gebräuchlich ist, scheint also im Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen allmälig zu verschwinden.

Bemerkenswerthe Erscheinungen zeigen sich ferner bezüglich des Gewichtes der Schienen bei den auf Querschwellen liegenden Geleisen durch eine Vergleichung der Columnen 25 a—d der Vereinsstatistik pro 1878 und 1880. Wie aus der nachstehenden Zusammenstellung zu ersehen, so hat in dem genannten zweijährigen Zeitraum die Gesammtlänge der Geleise aus schweren Schienen von mehr als 37 kg Gewicht pro laufenden Meter in Deutschland (und zwar hauptsächlich bei Deutschen Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen) erheblich zugenommen, dagegen in Oesterreich-Ungarn und auf den übrigen Vereinsbahnen gleichzeitig erheblich abgenommen, während bei den leichteren Hauptbahn-Schienen, von 27—32 kg Gewicht pro laufenden Meter, das umgekehrte Verhältniss sich zeigt. Dabei ist zu beachten, dass das zur Schienenfabrikation verwendete Material auf den meisten Vereinsbahnen in den letzteren Jahren fortwährend verbessert worden ist, und dass namentlich durch die immer allgemeinere Anwendung des Bessemerstahls anstatt des Feinkorneisens die Schienen der Vereinsbahnen eine erheblich grössere durchschnittliche Festigkeit und Tragfähigkeit (selbst dann, wenn das Gewicht der Schienen pro laufenden Meter unverändert bleibt) gewonnen haben. Es erscheint daher als auffallend, dass, während selbst die frequentesten Oesterreichischen und Niederländischen Bahnen die Anwendung der schweren Schienen mehr und mehr einschränken, von der Mehrzahl der Deutschen Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen das entgegengesetzte Verfahren beobachtet wird.

Die Zunahme der leichten Schienen von weniger als 27 kg Gewicht pro laufenden Meter, welche sich aus der nachstehenden Zusammenstellung ergiebt, wird vorzugsweise auf Rechnung der neuerbauten Secundärbahnen zu schreiben sein. H. T.

Bezeichnung der Bahnen	Columne der Vereinsstatistik									
	20		25 a		25 b		25 c		25 d	
	Gesammtlänge aller Geleise in Kilometer		Geleislänge auf Querschwellen in km bei einem Gewicht der Schienen pro m							
			Bis incl. 27 kg		Ueber 27 bis 32 kg		Ueber 32 bis 37 kg		Ueber 37 kg	
	1878	1880	1878	1880	1878	1880	1878	1880	1878	1880
A. Deutsche Bahnen	53 780	57 295	575	714	4 584	3 959	37 083	36 341	10 083	13 056
B. Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	24 158	24 577	1 061	1 162	5 396	5 948	15 229	15 179	2 453	2 262
C. Andere Vereinsbahnen	6 165	6 432	2	3	1 264	1 576	2 244	2 535	2 622	2 300

Laufende No.	Benennung der Bahnen	Columne der Vereins-Statistik											
		20		23 a		23 c α		23 c β		23 c δ		23 d	
		Gesammtlänge aller Geleise in Kilometer		Geleise von Stuhlschienen Kilometer		Geleise mit eisernem Oberbau: auf Langschwellen Kilometer		auf Querschwellen Kilometer		anderer Systeme Kilometer		Geleise auf Steinwürfeln Kilometer	
		1878	1880	1878	1880	1878	1880	1878	1880	1878	1880	1878	1880
	A. Deutsche Bahnen.												
1	Badische Staatsbahn	2071	2280	—	—	5	5	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische Staatsbahn	5686	5786	162	122	110	319	—	—	—	—	302	372
3	Sächsische Staatsbahn	3549	3641	—	—	—	—	—	—	—	—	6	5
4	Elsass-Lothringische und Luxemburgische Bahn	2339	2410	185	133	439	606	—	—	—	—	—	—
5	Württembergische Staatsbahn	1956	2260	—	—	—	—	1	59	—	1	21	18
6	Militär-Eisenbahn	51	51	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—
7	Directionsbezirk Berlin	1946	2110	14	—	214	396	—	—	—	—	—	—
8	„ Bromberg	3287	4082	—	—	11	123	—	—	—	—	—	—
9	„ Frankfurt a/M.	2019	2977	17	13	323	969	35	93	—	—	10	8
10	„ Hannover	3267	3322	1	—	83	245	15	54	—	—	—	—
11	Magdeburg-Halberstädter Bahn	3160	3231	1010	988	19	19	—	31	—	—	—	—
12	Köln-Mindener Bahn	2331	2404	—	—	—	4	—	13	—	—	—	—
13	Rheinische Bahn	2071	2686	3	2	29	239	96	546	59	48	—	6
14	Bergisch-Märkische Bahn	2903	2959	17	9	1	3	107	363	—	—	—	—
15	Oberschlesische und Wilhelms-Bahn	1097	1119	—	—	—	—	4	9	—	—	—	—
16	Breslau-Posen-Glogauer Bahn	274	275	—	—	1	5	—	5	—	—	—	—
17	Stargard-Posener Bahn	204	204	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
18	Rhein-Nahe-Bahn	189	191	—	—	1	1	5	7	—	—	—	—
19	Aachen-Jülicher Bahn	39	37	—	—	—	—	1	5	—	—	—	—
20	Altona-Kieler Bahn	482	493	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
21	Berlin-Anhaltische Bahn	1001	999	21	18	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Berlin-Görlitzer Bahn	429	430	92	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Berlin-Hamburger Bahn	936	946	—	—	16	24	—	—	—	—	—	—
24	Braunschweigische Bahn	799	760	—	4	—	—	—	—	35	31	—	—
25	Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn	114	121	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—
26	Halberstadt-Blankenburger Bahn	26	33	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
27	Hessische Ludwigs-Bahn	991	1081	—	—	89	116	8	34	—	—	—	2
28	Nürnberg-Fürther Bahn	8	8	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
29	Lübeck-Büchener Bahn	222	224	—	—	—	—	2	10	—	—	—	—
30	Mecklenburgische Friedrich-Franz-Bahn	409	438	67	65	—	—	—	11	—	—	—	—
31	Nordhausen-Erfurter Bahn	85	87	—	—	—	—	5	23	—	—	—	—
32	Pfälzische Bahnen	1114	1112	—	—	2	3	2	2	—	—	—	—
33	Rechte-Oder-Ufer-Bahn	454	471	—	—	—	—	2	7	—	—	—	—
34	Thüringische Bahn	910	947	—	—	77	117	—	21	—	—	—	—
35	Werra-Bahn	182	197	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11
	Sa. A.	—	—	1589	1354	1420	3194	283	1336	94	80	356	428
	B. Oesterreichisch-Ungarische Bahnen.												
36	Aussig-Teplitzer Bahn	211	224	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
37	Kaiser Ferdinands Nordbahn	1350	1351	14	9	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Kaiser Franz-Josefbahn	838	841	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
39	Oesterreichische Staatsbahngesellschaft	3200	3283	1	1	3	5	—	—	—	—	—	—
40	„ Nordwestbahn	1165	1173	—	—	16	21	—	—	—	—	—	—
41	„ Südbahn	3491	3450	16	12	—	—	—	—	—	—	—	—
	Sa. B.	—	—	31	22	19	26	—	4	—	—	—	—
	C. Andere Vereinsbahnen.												
42	Chimay Eisenbahn	64	64	21	18	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Grand Central Belge	778	789	163	108	2	2	10	10	—	—	—	—
44	Holländische Bahn	562	571	—	—	1	1	41	78	—	—	—	—
45	Niederländische Centralbahn	124	126	—	—	—	—	10	69	—	—	—	—
46	„ Rheinbahn	482	529	—	—	—	11	20	36	—	—	—	—
47	„ Staatsbahn	—	1546	—	—	—	5	9	8	—	—	—	—
	Sa. C.	—	—	184	126	3	19	90	201	—	—	—	—

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, den 31. Juli 1882. (Grenzcontrole. Triester Promemoria. Refactienpublication. Bahnföderalismus. Galizische Transversalbahn. Staatsbahnenergebnisse. Getreideexport. Gotthardbahn und Spanien. Eiserner Oberbau. Die Ernte und beide Staatsbahnen. Juni-Einnahmen. Tarifpolitische Schachzüge. Wiener Stadtbahn. Spiritusenquête. Mährisch-Schlesische Centralbahn. Börsennotiz.)

Gegen die Wiedereinführung der Grenzcontrole, welche seitens der Oesterreichischen Regierung zur Verhütung des Schmuggels und zwar mit Rücksicht auf die namhafte Höhe der für Colonialwaaren eingeführten Finanzzölle und insbesondere auf die grosse Differenz zwischen den niedrigeren Deutschen und unseren Zollsätzen im Zuge ist, werden Proteste von Handelskammern und von Versammlungen der Interessenten aus allen Theilen des Reiches gemeldet. Diese Proteste gehen dahin, dass jede Waarencontrole im Sinne der längst veralteten „Zoll- und Monopolordnung" im Zeitalter der Eisenbahnen absolut undurchführbar, kostspielig, chicanös und jeden Verkehr hemmend sei und dass es vielmehr Aufgabe der Staatsverwaltung wäre, im legislativen Wege auf eine strafrechtliche Verfolgung des Schmuggels hinzuwirken und seiner Ausbreitung lediglich durch eine entsprechende Grenzbewachung entgegenzutreten. Diese Controle verletze staatsgrundsätzlich gewährleistete Rechte wie das Briefgeheimniss und schädige das auch den Bahnen nöthige Geschäftsgeheimniss.

Rücksichtlich der am 15. d. M. eingetretenen Tarifermässigungen für Triest und des diesbezüglichen Promemoria der Triester Handelskammer wird offiziös bemerkt: Mit dieser Publication wurde der Oesterreichischen Regierung die Möglichkeit benommen, der Ungarischen gegenüber für solche wie die hier geäusserten Wünsche einzutreten. Wenn ungeachtet der Tarifgleichheit die Fracht nach Fiume billiger kommt als nach Triest, so liegt dies nicht an der Frachtdifferenz zwischen Fiume-Budapest und Triest-Wien. Soweit es die Südbahn betrifft, sind diese Tarife gleich. Die Verschiedenheit hat ihren Grund darin, dass die Ungarische Regierung auf ihren Bahnen andere Anschlusstarife über Pest hinaus an dem linken Ufer der Donau erstellt hat, als sie die Oesterreichischen Bahnen gewähren, und diese Differenz beträgt bei

einigen Artikeln bis zu 20 pCt. Wenn nun die Triester Kammer Publicirung aller Refactien verlangt, wie soll es dann dem Handelsministerium möglich werden, gegen diese Tarifdifferenz anzukämpfen oder dieselbe auszugleichen? Das zur Beseitigung der Begünstigungen des Fiumaner Verkehrs wirksamste Mittel wären gerade die geheim gehaltenen Refactien gewesen, die man dem Triester Verkehr gewährt hätte. Dieses Mittel hat aber die Triester Kammer durch ihre Eingabe an die Regierung selbst aufzuheben oder nicht anzuwenden gebeten.

Die Enthebung von der Publication gewisser Refactien und sonstiger Tarif begünstigungen wurde bereits durch Verordnung vom 31. December 1879 der K. K. Generalinspection vorbehalten. In den bezüglichen Eingaben an dieselbe ist nun laut Handelsministerialerlass vom 13. d. M. stets auch die Dauer der Begünstigung anzuführen, welche grundsätzlich im Allgemeinen 1 Jahr nicht überschreiten soll, und die allfällige Zurückziehung derselben gleichfalls der K. K. Generalinspection zur Kenntniss zu bringen. Die öfters zugestandene Enthebung von der Publication „bis auf Weiteres" oder „vorläufig" ist keineswegs so aufzufassen, als ob dadurch eine Erstreckung über die Dauer eines Jahres ausgesprochen werden sollte. Ein Verzeichniss aller in Kraft stehenden, nicht publicirten Begünstigungen unter Angabe der Generalinspections-Geschäftszahl, mit welcher die Enthebung von der Publication bewilligt wurde, sowie mit genauer Angabe der Dauer einer jeden Begünstigung, ist von den Verwaltungen an die K. K. Generalinspection in Vorlage zu bringen.

Als Föderalisirung des Eisenbahnwesens erklärt die „Neue Freie Presse" die statutenmässige Activirung eines Verwaltungscomités der Lemberg-Czernowitzer Bahn in Lemberg. Dasselbe wurde vom Handelsministerium unter Betonung des schon von dieser Gesellschaft selbst gemachten Vorbehalts der Abänderung nach Massgabe der gewonnenen Erfahrungen mit folgender Bemerkung genehmigt: Da das genannte Comité vermöge seines sehr allgemein gehaltenen Wirkungskreises in die Lage kommen wird, auf den Betrieb der Bahn unmittelbar oder im Wege der Abhilfe in Folge von Beschwerden wider die Betriebsdirection Einfluss zu nehmen und bezw. in den Wirkungskreis der Betriebsdirection einzugreifen, so übernimmt dasselbe auch die civilrechtliche Haftung im Sinne des § 60 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, wie auch im Sinne der bezogenen Bestimmung die einzelnen Mitglieder dieses Comités noch persönlich für alle auf den Eisenbahnbetrieb bezughabenden Handlungen und Unterlassungen verantwortlich erscheinen." Diese Verantwortlichkeit dürfte die allerdings als Unicum zu bezeichnende Bestellung eines executiven Comités des Verwaltungsraths bald wieder, wie dies einmal bereits der Fall war, ausser Wirksamkeit setzen. Es ist gegenwärtig keine nationale Velleität, sondern nur das Bestreben neu eingetretener Mitglieder des Verwaltungsraths im Spiele gewesen, sich einen gewissen Einfluss und Wirkungskreis beim executiven Dienste zu sichern, der ihnen durch die ernste Verantwortlichkeit wohl bald verleidet werden wird.

An die Meldung (in No. 58 d. Ztg.) **über die Vergebung des Baues der Galizischen Transversalbahn** sei folgende Bemerkung geknüpft: Wenn schon das System der General-Bauunternehmung wieder inaugurirt werden musste, so ist das Resultat der Offertverhandlung überaus günstig, da durchwegs vertrauenswürdige und erprobte Fachmänner dem Consortium angehören. Ueberdies wird in dem vom Parlamente zum Ausbau der Transversalbahn bewilligten Credite von 24,2 Millionen Gulden ein Ersparniss von 3,216 resp. 3,916 Millionen Gulden erzielt, aus welchem die weiteren, dem Consortium nicht obliegenden Ausrüstungen, Kostenvergütungen, Fahrbetriebsmittel und Umbauten dieser Bahn bestritten werden sollen.

Der Bericht über die Betriebsergebnisse der im Privatbetriebe befindlichen Staatsbahnen für das Jahr 1880 ist jetzt erst zur Veröffentlichung gelangt. Der Bericht umfasst 10 Staatsbahnlinien und constatirt, dass sieben dieser Linien einen Ueberschuss, drei einen Betriebsausfall ergaben. Die Betriebsüberschüsse bei den sieben Staatsbahnen (Rakonitz-Protivin, Tarnow-Leluchow, Dniesterbahn, Kriegsdorf-Römerstadt, Erbersdorf-Würbenthal, Tarvis-Pontafel und Mürzzuschlag-Neuberg) betrugen 219 192 fl., die Abgänge bei drei Staatsbahnen (Istrianer Bahn, Unter-Drauburg-Wolfsberg und Braunau-Strasswalchen) 199 879 fl.; es resultirt somit aus dem Betriebe der im Jahre 1880 in Privatverwaltung gestandenen 10 Staatsbahnen ein Nettoüberschuss von 19 313 fl. — ein allerdings äusserst minimes Erträgniss für einen Betriebscomplex von 692 km. Die Betriebsausfälle der beiden letztgenannten Bahnen wurden nicht eingehend motivirt; dagegen sagt der Bericht bezüglich der Istrianer Bahn, es müsse betont werden, dass diese Bahn nur aus strategischen Rücksichten gebaut wurde und ein ganz steriles, industrieloses Land durchzieht, welches fast gar keine Güter zur Beförderung liefert und in Folge der grossen Armuth die Bevölkerung desselben sehr geringe Bedürfnisse hat.

Wegen Ausnützung der günstigen Getreide-Exportconjunctur wurden die Ungarischen Eisenbahndirectionen vom Communicationsminister erinnert, dass für die rasche und ungehinderte Expedition der Sendungen entsprechende Garantien geboten und dass durch die Bahnen rechtzeitig alle Verfügungen getroffen werden sollen, welche zur sicheren Erreichung dieses Zieles führen. In Anbetracht der besonderen Wichtigkeit dieser Verfügungen wurde die Eisenbahn-Generalinspection angewiesen, behufs detaillirter Feststellung derselben unverzüglich mit den Directionen in unmittelbare Verbindung zu treten und über das Resultat Bericht zu erstatten.

Durch die Gotthardbahn wird dem Oesterreichisch-Ungarischen Exporte auf sehr vielen Absatzgebieten Schaden zugefügt; so droht uns der Verlust unserer Spanischen Verkehrsbeziehungen. Während bisher der Export Deutschlands nach Spanien entweder über Hamburg und Stettin zur See oder per Bahn durch Frankreich erfolgte, wird nun ein Theil der Ausfuhr dieses Staates auf die Gotthardbahn abgeleitet werden, indem die Waare über diese Route bis Genua kommen wird, um von da aus mit den regelmässig und zu billigen Frachtraten direct nach Spanien verkehrenden Dampfern Französischer, Italienischer und selbst Deutscher Rheder weiter befördert zu werden. Ausser einer directen Dampferverbindung zwischen unseren und den Spanischen Häfen erscheint nach dem Berichte unseres Spanischen Generalconsulats als unerlässlich, dass seitens der betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen sehr ermässigte Tarife speciell für die zum Exporte nach Spanien via Genua bestimmten Güter heimischer Provenienz sofort bewilligt werden.

Die günstigen Resultate, welche einzelne Bahnen mit dem eisernen Oberbau erzielten, haben die betreffenden Verwaltungen bestimmt, mit den Versuchen fortzufahren und neue, wenn auch noch immer kleine Strecken mit Schwellen aus Flusseisen zu versehen. Die Oesterreichische Nordwestbahn hat für das laufende Jahr 1 000 Langschwellen nach dem Systeme Hohenegger's, des Baudirectors dieser Bahn, bestellt; die Franz Josefbahn erhält 3 000 Stück Querschwellen nach dem Systeme Atzinger's, Oberinspectors dieser Bahn. Endlich soll bei der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft das System des Baudirectors (gegenwärtig Vicepräsident) de Serres, welches bei den Rumänischen Bahnen Eingang fand, zu grösserer Verwendung kommen.

Das diesjährige Ernteergebniss, namentlich das im Banate, soll jenem vom Jahre 1869 gleich sein. Das genannte Betriebsjahr aber war für die Oesterreichische Staatsbahn seit dem Bestande dieser Bahn das beste; denn die Einnahme pro Kilometer erreichte die Höhe von 24 099 fl., d. i. um 7 000 fl. mehr als im Betriebsjahre 1881. Die Höhe der Einnahmen aus dem Getreideexport allein belief sich auf 11 457 579 fl. Es wurden 19 500 000 Zollcentner Cerealien exportirt, wozu der damalige Wagenpark kaum hinreichte, wodurch namhafte Verkehrsstockungen eintraten. Allerdings ist zu erwägen, dass die Oesterreichische Staatsbahn damals nebst der Nordbahn die einzige Transitbahn nach Norddeutschland war. Seit dieser Zeit jedoch ist die Ungarische Staatsbahn entstanden, die sowohl via Fiume als via Ruttek-Oderberg sich an dem Export namhaft betheiligen wird, und der Verkehr, welcher via Marchegg nach Deutschland sich bewegte, wird ausserdem noch zwischen der Oesterreichischen Staatsbahn, Franz-Josefbahn und Nordwestbahn getheilt, so dass die Oesterreichische Staatsbahn an den Norddeutschen Verkehr bis Marchegg mit 50 pCt. und über Marchegg mit 40 pCt. participiren wird. Doch nach den statistischen Ausweisen ist der Verkehr aus Ungarn nach Norddeutschland ein schwacher und beträgt etwa das Viertel von dem Verkehr nach Süddeutschland, der Schweiz und nach Frankreich. In dieser Relation aber hat die Oesterreichische Staatsbahn fast keinen Concurrenten.

Der Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverkehr gestaltete sich im Juni 1882 wie folgt. Es wurden keine neuen Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehr übergeben. Dagegen wurden im Ganzen 4 026 744 Personen und 4 141 425 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 17 678 536 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 931 fl. Im gleichen Monat 1881 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 3 829 092 Personen, 3 878 693 t Güter und einer Gesammtlänge von 18 434 km — 17 214 969 fl., oder pro Kilometer 934 fl.; daher resultirt für den Monat Juni 1882 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 0,3 pCt. — Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze im ersten Semester 1882 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 102 563 100 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 97 658 195 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Periode dieses Jahres 18 909 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 401 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für das erste Semester 1882 auf 5 424 fl., gegen 5 307 fl. im Vorjahre, das ist um 117 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1882 auf 10 848 fl., gegen 10 614 fl. pro 1881, das ist um 234 fl. oder in beiden Fällen um 2,2 pCt. günstiger. — Nach der Zunahme des Kilometererträgnisses in den ersten sechs Monaten 1882 ergiebt sich gegen denselben Zeitraum 1881 die Reihenfolge: Galizische Karl-Ludwigbahn: neues Netz 41, Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn 31,3, Staatsbahn Braunau-Strasswalchen 29,4 etc. bis auf Mährische Grenzbahn mit 0,2 pCt. Nach der Abnahme des Kilo-

metererträgnisses in den ersten 6 Monaten 1882 ergiebt sich gegen denselben Zeitraum 1881 die Reihenfolge: Oesterreichische Staatsbahn 8, Fünfkirchen-Barcs 5 pCt. etc. bis auf Kremsierer Eisenbahn 61,7 pCt.

Die tarifpolitischen Schachzüge werden durch die leidigen Concurrenzbestrebungen provocirt. Dem Cartell der Elbethalbahn mit der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, welches bekanntlich vor Kurzem geschlossen und durch welches die Umschlagroute Pest-Korneuburg-Laube combinirt wurde, soll nämlich jetzt Ungarischerseits ein Gegencartell folgen. Zwischen den Ungarischen Staatseisenbahnen, der Südbahn und der Ungarischen Seeschifffahrts-Gesellschaft „Adria" wurden — demnächst ins Leben tretende — directe Uebernahmetarife ab Budapest und Provinzstationen nach den wichtigsten überseeischen Plätzen vereinbart, bei deren Anwendung die Benutzung des Seeweges via Fiume sowohl für Mehl-, als für Getreidetransporte auch in der Folge besondere Vortheile bieten wird. Die erwähnten Tarife enthalten sowohl für die Eisenbahnen, als für den Seeweg besonders reducirte Antheile, welche, soweit die Ungarischen Hinterstrecken in Frage kommen, den concurrirenden Routen überhaupt nicht zur Verfügung stehen.

Rücksichtlich der Wiener Stadtbahn wurde vom Gemeinderathe beschlossen: Die Eisenbahncommission sei zu ersuchen, nach Einvernehmen des Magistrats dem Gemeinderathe Anträge zu stellen, welche Abänderungen an den bestehenden Gesetzen und Verordnungen in Eisenbahnangelegenheiten anzustreben und welche Kautelen im Wege des Vertrages mit dem Unternehmer einer Wiener Stadtbahn festzustellen sind, um die Interessen der Gemeinde gegenüber diesem Unternehmer in rechtlicher Beziehung zu sichern.

Ueber die Eisenbahntarife für Spiritus veröffentlicht das Subcomité der Tarifenquête einen ausführlichen Bericht, welcher in folgenden Anträgen culminirt: 1. Dass auf sämmtlichen Oesterreichischen Eisenbahnen die auf den Linien der Ungarischen Staatseisenbahnen für Spiritus und ebenso auch für leere Spiritusfässer bestehenden kilometrischen Einheitssätze zur Anwendung gelangen, was die Etablirung eines Wagenladungstarifes für 10 000 kg in sich begreift. 2. Dass den Oesterreichischen Spiritusraffinerien die für ihre Bezüge von Rohspiritus bezahlten höheren Differentialtarife gegenüber den directen Exporttarifen bei der Reexpedition eines gleichen Quantums von raffinirtem Spiritus im Wege der Refactie zurückvergütet werden. 3. Dass dem Export von Spiritus via Ponteba die aus der geringeren kilometrischen Distanz resultirende Tarifermässigung ungeschmälert zu Theil werde. 4. Dass in gleicher Weise wie in Ungarn für Fiume, so auch von Seite der Oesterreichischen Eisenbahnen für Spiritusexporte nach Triest bevorzugte Tarifsätze eingeführt werden mögen. 5. Dass die den Pester Spiritusfabriken gewordene Begünstigung der Rückvergütung des Frachtunterschiedes zwischen Rohproducten und dem aufgearbeiteten Erzeugnisse Spiritus auch den Spiritusfabriken in Wien zugestanden werde. 6. Dass bei Etablirung von Verbandtarifen die ganze Strecke, welche Spiritus auf den verschiedenen Bahnen durchläuft, die Grundlage der Tarifzone bilde, und also auch die Anrechnung mehrfacher Manipulationsgebühren zu entfallen habe.

Dem Prioritätencurator der Mährisch-Schlesischen Centralbahn wurde die Ermächtigung ertheilt, aus den erliegenden Geldern den zur Einlösung der vom 1. Juli 1875 fällig gewesenen 45 000 Stück Prioritätencoupons à 7,50 fl. nöthigen Betrag per 344 250 fl. zur Verfügung zu stellen und gegen Sicherstellung dieses Betrages auf separatem Conto auf Verlangen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn von der Klage auf Einlösung dieser Coupons gegen Ersatz der Kosten, so weit dieselben nicht ohnehin schon bezahlt sind, abzustehen.

Die Bahneffectenbörse verharrte in ihrer günstigen Stimmung. Staatsbahn (343,75), Nordwestbahn A (215,25) und B (236) und Carl-Ludwigbahn (323) besonders favorisirt, weil denselben, speciell aber der erstgenannten, der Getreideverkehr sehr zu Statten kommen wird. Nordbahn tragen unter Zugrundelegung der Dividende pro 1881 bei einem Course von 3000 noch 6 pCt., stehen aber derzeit 2710. In der Speculation mit Dampfschiffactien, welche Unternehmung auf die von resp. nach Fünfkirchen führenden 3 Bahnen Barcs-Mohács und Budapest mächtigen Einfluss übt resp. üben wird, haben sich zwei Ansichten gebildet. Die Einen prophezeien der Gesellschaft grosse Einnahmen aus den Fruchtverladungen von Rumänien und dem Banate. Die Anderen meinen, dass der Wassermangel die volle Ausnutzung dieses günstigen Momentes behindern werde. Die Preise der anderen Bahnen hingen mehr oder minder von der Bewerthung der Rente ab.

Die elektrisch-optischen Signale der Altona-Kieler Bahn.

Die Jury der vorjährigen internationalen Elektricitätsausstellung in Paris hat der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft für ein von derselben ausgestelltes elektrisch-optisches Signal eine Bronce-Medaille zuerkannt. Das ausgestellte Signal ist eines von denjenigen, welche seit dem Jahre 1869 auf der Altona-Kieler Bahn und den Schleswigschen Bahnen eingeführt sind und sich dort als zweckmässig bewährt haben. Eine Beschreibung dieser Signale findet sich in „Heusinger's Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens," 1872, S. 137. H. T.

Haftpflicht.

v. O. **Das Urtheil, welches Renten als Ersatz für den durch Tödtung des Ernähres entzogenen Unterhalt nach § 3 des Haftpflichtgesetzes zuerkennt, ist nicht nach § 648 No. 6 der R.-Civ.-Pr.-Ordn. für vorläufig vollstreckbar zu erklären.** — Der Eisenbahnarbeiter R. wurde bei Umladung auf dem Transporte schadhaft befundener Eisenbahnwagen durch Herabstürzen von zu transportirendem Langholz getödtet. Dessen Wittwe klagte für sich und für ihre minderjährigen Kinder gegen den Reichsfiscus, vertreten durch die Generaldirection der Reichseisenbahnen, auf Entschädigung und erhielt auch solche vom Landgericht M. in Form von Renten zugesprochen, jedoch nicht auf Grund des Haftpflichtgesetzes, sondern nach Art. 1382 ff. Bürg. G.-B.'s. Auf die seitens des Reichsfiscus eingelegte Berufung wurde in der Verhandlung zweiten Rechtszuges für die Berufungsbeklagte geltend gemacht, dass auch das Haftpflichtgesetz anwendbar sei und verlangt, dass das Urtheil ersten Rechtszuges sowie das zu erlassende Urtheil zweiten Rechtszuges auf Grund des § 648 No. 6 R.-Civ.-Pr.-Ordn. für vorläufig vollstreckbar erklärt werde. In dem bestätigenden Urtheile des Ober-Landesgerichts wurde zwar angenommen, dass die Ersatzpflicht schon nach dem Gesetze vom 7. Juni 1871 begründet sei, die vorläufige Vollstreckbarkeit aber nicht ausgesprochen. Es wurde dabei unerörtert gelassen, ob der das erstinstanzliche Urtheil betreffende Antrag gegenüber den §§ 654 und 292 R.-Civ.-Pr.-Ordn. und ohne dass ausdrücklich die Anschliessung an die Berufung erklärt worden, zulässig sei, denn mit der Vollstreckbarkeit des Urtheils der Berufungsinstanz wäre auch die sofortige Vollstreckung des bestätigten ersten Urtheils ermöglicht gewesen. Bei Zurückweisung des Antrages ging man davon aus, dass die Forderungen aus dem Haftpflichtgesetze im § 3 als Schadensersatzforderungen bezeichnet sind und diesen Charakter nicht verlieren, wenn sie durch entgangene Alimentationsansprüche bedingt sind oder in Renten zugesprochen werden; dass der Ausdruck „Verpflichtung zur Entrichtung von Alimenten" eine bestimmt abgegrenzte Bedeutung habe, und wenn der Gesetzgeber Rentenforderungen aus dem Haftpflichtgesetz in § 648 habe einbegriffen wissen wollen, sich in anderer Weise ausgedrückt haben würde, da dieser Paragraph als Ausnahmebestimmung keine ausdehnende Auslegung zulässt, Vergl. Entscheid. des R.-Ob.-H.-Ger. Bd. XXII S. 324, 349; des Reichsger. Bd. I S. 231. (Erk. d. II. Sen. d. Ob.-L.-Ger. zu Colmar v. 5. April 1882; Puchelt u. Duy, Jur. Zeitschr. f. E.-L. Bd. VII S. 240 ff.)

Literatur.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. 1882. Ausgabe No. V. — August. — Berlin. Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Die uns vorliegende Nummer zeichnet sich wie stets durch die äusserst übersichtliche Anordnung der Fahrpläne, durch grösstmöglichste Correctheit und durch vorzüglichen Druck aus. Wir betonen das letztere hauptsächlich, weil das Gegentheil gerade ein Kursbuch mit seinen Millionen Ziffern ganz unbrauchbar machen kann.

Ganz besonders heben wir noch hervor, dass das Buch aus fünf auf verschiedenfarbigem Papier gedruckten Abtheilungen besteht, deren jede einzeln geheftet ist und — je nach Bedarf — aus dem Gesammtumschlag mit Leichtigkeit herausgelöst werden kann — eine Einrichtung, wie sie bequemer nicht gedacht werden kann.

Die beigegebene Eisenbahnkarte von Deutschland und den angrenzenden Ländern, sowie die jeder Abtheilung vorgedruckten Kartenskizzen erleichtern bedeutend die Auffindung der Reiserouten und Anschlüsse. — Eine sorgsame Zusammenstellung der sämmtlichen Rundreise-Billets, der Reisewege etc. etc. machen das Kursbuch zu dem practischen, jede Frage schnell und zuverlässig beantwortenden Reise- und Verkehrsführer, als welches wir es seinen alten und neuen Freunden in empfehlende Erinnerung bringen.

Möller's Kursbuch, No. 3, welches eben bei Schmorl & v. Seefeld in Hannover erschienen, bringt die neuen Aenderungen in den Sommerfahrplänen, die jetzigen Dampfschiff-Pläne auf Elbe, Weser, Rhein und nach den Seebädern unter sorgfältiger Bearbeitung aller Postverbindungen. Die Ankunftsorte sind alphabethisch geordnet und die Rückfahrt gleich darunter angegeben. Der Abgang der Post von dem betreffenden Orte ist also als Rückfahrt bezeichnet und bei einiger Aufmerksamkeit ist in dieser Anordnung eine weit grössere Uebersichtlichkeit erzielt, als bei der früheren.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarif für den directen Personen- und Gepäckverkehr mit den Badeorten Wyck und Sylt ist ein vom 1. August cr. ab gültiger Nachtrag II erschienen, durch welchen die bestehenden Tarifsätze von Leipzig, Halle und Magdeburg nach Westerland via Wittenberge-Büchen-Hamburg auf die Route via Stendal-Uelzen-Harburg übertragen werden und ferner angeordnet wird, dass die Tarifsätze von Braunschweig, Dresden (Friedrichstadt), Leipzig, Halle und Magdeburg nach Westerland auch in der Richtung von Westerland Anwendung finden sollen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen-Expeditionen. Altona, den 31. Juli 1882. Die Direction. (1493)

Steinkohlen-Verkehr mit Belgien. Am 1. August d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets von den Stationen Alsdorf und Eschweiler nach den Belgischen Staatsbahnstationen Calamine (Société de la Vieille-Montagne) und Montzen-Moresnet an Stelle der bisher über Herbesthal zur Anwendung gekommenen Taxen ermässigte Frachtsätze über die Route via Aachen T-Bleyberg-Grenze in Kraft. Köln, den 31. Juli 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1494)

Am 1. August d. J. treten an Stelle und unter Aufhebung der Hefte II, III und IV des Gütertarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr und der dazu erschienenen Nachträge vom 1. Januar 1881, sowie der bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze des Gütertarifs vom 1. Januar 1881 (Heft II) nebst Nachträgen für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Betriebs-Aemter Trier und Saarbrücken incl. Coblenz N. B. einer- und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits, und der Hefte 152 und 161 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Güter-Tarifs vom 1. August 1878 nebst Nachträgen neue Ausgaben der vorgenannten Tarifhefte II, III und IV in Kraft. Dieselben enthalten anderweite, zum grossen Theil reducirte Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke

a) Köln (linksrheinisch) excl. Conz und der Stationen des Betriebsamts Saarbrücken (Heft II),
b) Köln (rechtsrheinisch) excl. der Stationen Geldern und Venlo (Heft III),
c) Elberfeld excl. der Stationen Bebra, Cassel, Guntershausen und Wilhelmshöhe (Heft IV)

einerseits und den Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn andererseits. In einzelnen Fällen treten in Folge der Berichtigung von Druckfehlern in den bisherigen Tarifheften geringe Frachterhöhungen ein. Die bisherigen niedrigeren Entfernungen bezw. Frachtsätze bleiben jedoch noch bis zum 15. September d. J. in Gültigkeit. Preis des Tarifheftes II 0,65 ℳ, der Hefte III und IV je 1 ℳ. Köln, 29. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1495)

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Die Bestimmung sub II. D. 1b unseres Local-Gütertarifs vom 1. October 1877 wird dahin abgeändert, dass vom 1. August cr. ab die Verbindungsbahngebühr für die auf dem Posen-Creuzburger Bahnhofe Posen neu aufgegebenen und zur Weiterbeförderung über die Märkisch-Posener Bahn bestimmten Wagenladungsgüter von 0,05 auf 0,03 ℳ pro 100 kg herabgesetzt wird.

Für Sendungen, welche lediglich zum Zweck der Entladung nach dem Märkisch-Posener Bahnhof Posen übergeführt werden, kommen nach wie vor 0,05 ℳ pro 100 kg zur Erhebung. Die Direction. (1496)

Grossh. Badische Staats - Eisenbahnen. Mit dem 15. August l. J. tritt der I. Nachtrag zum Theil II des Tarifs für die Beförderung von Gütern zwischen Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn, und sämmtlichen Stationen der Grossh. Badischen Eisenbahnen — anderweite Tarifsätze, Ausnahmefrachtsätze und Berichtigungen enthaltend — in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei der Güterexpedition in Basel unentgeltlich zu erhalten. Karlsruhe, den 31. Juli 1882. Generaldirection. (1497)

Schlesisch - Sächsischer Verband. Am 15. August cr. gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, welches theilweise ermässigte Tarifsätze für Bodenbach/Tetschen, Eger/Franzensbad und Reichenberg der Sächsischen Staatsbahn, sowie Berichtigungen des Güter- beziehungsweise Artikel-Tarifs enthält. Soweit die Berichtigungen Erhöhungen bedingen, treten dieselben erst am 15. September cr. in Kraft. Druckexemplare sind von den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich zu erhalten. Berlin, den 2. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1498)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarif für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck nach den Badeorten Wyck und Sylt tritt mit dem 1. August cr. ein Nachtrag III in Kraft, durch welchen directe Tarifsätze zwischen Dresden (Neustadt) und Wyck bezw. Westerland zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personenexpeditionen. Altona, den 1. August 1882. Die Direction. (1499)

Vom 5. August cr. ab bis zum Schlusse dieses Jahres sollen im **Localverkehre** der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen bei Verladung von **Langholz** auf je einem Paare Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Frachtbrief zu entrichten ist, insofern sich die Fracht für 20 000 kg nach den Taxen des Ausnahmetarifs 3 nicht billiger stellt. Dresden, am 1. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1500)

Für den **Transport von nach Spanien bestimmter Locomotiven und Tender** auf eigenen Rädern laufend, kommt für die Strecke von Chemnitz nach Genf trans. via Lindau-Romanshorn von jetzt an ein Frachtsatz von 39,70 Frcs. pro Tonne zur Berechnung. Bei etwa zum Transport verwendeten Trucs ist das Gewicht derselben mit in Rechnung zu ziehen, beim Rücktransporte der leeren Trucs werden dieselben indessen auf der Strecke von Genf nach Chemnitz frachtfrei befördert. Das Gewicht der zum Transport von Tendern eventuell verwendeten Lowrys bleibt bei der Frachtberechnung ausser Ansatz. Die seit Ende des Jahres 1877 für Locomotiv- und Tendertransporte von Chemnitz nach Genf trans. in Giltigkeit gewesenen directen Frachtsätze werden hiermit ausser Kraft gesetzt. Dresden, den 1. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1501)

Die im Mitteldeutschen Verbande am 1 August cr. zur Einführung kommenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hainstadt (Hessische Ludwigsbahn) und Dieuze (Els.-Lothr. Bahn) einerseits und Elsterwerda (B.-A.), Görlitz, Kamenz und Zittau (B.-G. B.), sowie Dresden-Friedrichstadt andererseits, ferner zwischen Dieuze (Els.-Lothr. Bahn) einerseits und Gera, Leipzig, Plagwitz - Lindenau und Zeitz (Thür. B.) andererseits, finden vom gleichen Zeitpunkte ab auch im Verkehre der gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn **im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande** Anwendung. Dresden, am 31. Juli 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1502)

Die Gültigkeitsdauer der in den Ausnahmetarifen vom 1. Januar d. J. für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** von den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld bezw. von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn im Norddeutschen Eisenbahnverbande bezw. nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg enthaltenen ermässigten Frachtsätze für die Stationen Brandenburg und Potsdam des Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg ist bis Ende Juli 1883 verlängert. Köln, den 31. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-direction (rechtsrheinische). (1503)

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. ab werden die im Ausnahmetarife vom 1. October 1881 für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Hannover enthaltenen Frachtsätze von Blankenstein nach Hamburg von 0,79 ℳ auf 0,81 ℳ und von Hattingen nach Hamburg von 0,71 ℳ auf 0,80 ℳ pro 100 kg berichtigt. Köln, 31. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1504)

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Im Local- und Wechsel-Verkehr der vom Preussischen Staat verwalteten Bahnen tritt von heute ab ein bis Ende d. J. gültiger Ausnahmetarif für Langholz in Kraft, wonach bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg, zu entrichten ist. Berlin, den 28. Juli 1882. Königliche Direction. (1505 J)

Verbandtarif der Märkisch-Posener und Posen-Creuzburger Eisenbahn. Vom 1. August cr. ab treten im Verkehr von Posen P. C. E. nach Märkisch-Posener Stationen für Oberschlesische Steinkohlen ab Susannaweiche der Rechte-Oderufer Eisenbahn anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbureau der Preussischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung hier — Bahnhof Alexanderplatz —. Berlin, den 30. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1506 J)

Mit dem 10. August cr. wird den Retourbillets Berlin-Lichterfelde e. v. v. der Anhalter- und Potsdamer Bahn facultative Gültigkeit beigelegt, dergestalt, dass die auf der Potsdamer Bahn gelösten Retourbillets auch zur Rückfahrt auf der Anhalter Bahn und die auf der Anhalter

Bahn gelösten Billets zur Rückfahrt auf der Potsdamer Bahn berechtigen.
Die facultative Gültigkeit erstreckt sich auch auf die Retourbillets für Angehörige der Lichterfelder Haupt-Kadetten-Anstalt, nicht jedoch auf die bei der Anhalter Bahn zur Ausgabe gelangenden Sonntagsbillets, welche nur zur Rückfahrt auf der Anhalter Bahn gültig sind. Berlin und Magdeburg, den 1. August 1882. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. (1507 J)

Südösterreichisch-Deutscher und Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Brenner-Kufstein. Zu den vorbenannten Verband-Gütertarifen vom 1. October 1880 wird am 1. August cr. je der Nachtrag IV in Kraft treten, welcher ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife No. 19 für Eisen und Metallwaaren enthält.
Die seitherigen Frachtsätze dieser Ausnahmetarife für die in die bezüglichen Nachträge aufgenommenen Stationen gelangen hierdurch zur Aufhebung. Köln, den 29. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1508)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. August l. J. tritt der Nachtrag 8 zum Theil II des Schlesisch-Rheinischen Verbandtarifes in Kraft.
Derselbe enthält Aenderungen diverser Frachtsätze auf Deutschem Gebiete. Exemplare dieses Nachtrages erliegen bei der unterzeichneten Direction und in der Station Reichenberg zur Einsicht bereit. Wien, am 29. Juli 1882. Die Direction der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn. (1509)

Am 1. August cr. treten zum Tarife für den Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Güterverkehr vom 1. April 1881 folgende Nachträge in Kraft:
1. Nachtrag III zum Theil II (Allgemeine Bestimmungen) (Preis 5 ₰);
2. Nachtrag III zum Heft 1 (Preis 10 ₰);
3. Nachtrag II zum Heft 2 (Preis 15 ₰);
4. Nachtrag II zum Heft 4 (Preis 10 ₰);
5. Nachtrag I zum Heft 5 (Preis 5 ₰).
Der Nachtrag III zum Theil II enthält ein anderweites Verzeichniss der dem Ausnahmetarif I (für metallurgische Erzeugnisse) bezw. dem Ausnahmetarif II (für Europäisches Holz) angehörenden Artikel.
Die Nachträge zu den einzelnen Heften enthalten sämmtlich Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers;
ausserdem sind enthalten in den Nachträgen zu den Heften 1, 2 und 4 Aenderungen und Ergänzungen der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisenerz etc.), in dem Nachtrag II zum Heft 2 Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, die Aufhebungen der Entfernungen und Frachtsätze für Station Herne H. und theilweise erhöhte Tarifkilometer für die Station Camen; endlich im Nachtrag II zum Heft 4 Ausnahme-Frachtsätze für Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm nach Dieuze. Soweit die Tarifkilometer für die Station Camen Erhöhungen erfahren, behalten die bisherigen Entfernungen noch bis zum 15. September Gültigkeit. Köln, den 31. Juli 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1510)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Vom 1. August d. J. wird eine directe Personen- und Gepäckbeförderung zwischen Perleberg einerseits und Charlottenburg sowie den Stationen der Berliner Stadtbahn Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof andererseits vermittelst der diesseitigen Schnell- und Expresszüge stattfinden.
Näheres bei den betreffenden Billetexpeditionen. Berlin, den 1. August 1882. Die Direction. (1511)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 1. September cr. tritt Nachtrag XIV in Kraft. Derselbe enthält:
1. Frachtsätze für Station Böhlen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen.
2. Frachtsätze für die Stationen Seelingstädt, Teichwolframsdorf, Werdau und Wünschendorf der Königlich Sächsischen Staatsbahnen unter gleichzeitiger Aufhebung der für diese Stationen im Gütertarif des Verbandes Thüringischer Eisenbahnen vom 1. September 1878 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze.
3. Anderweite, theilweis erhöhte Frachtsätze für die Stationen Leinefelde und Nordhausen.
4. Ermässigte Frachtsätze für Salztransporte von Erfurt nach Dresden (Alt- und Neustadt).
5. Aufhebung von Frachtsätzen für Station Weida des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt.
6. Tarifberichtigungen.
Soweit ad 2, 3 und 6 erhöhte Sätze zur Einführung kommen, finden dieselben erst vom 20. September cr. ab Anwendung.
Exemplare à 0,20 *M.* sind demnächst bei den Verbands-Expeditionen käuflich zu haben.
Auskunft über Höhe der Sätze ertheilt bis zum Erscheinen des Nachtrags unser Tarifbureau. Erfurt, den 30. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Kgl. Eisenbahn-Direction. (1512)

Grossh. Badische Staats-Eisenbahnen. 1. Mit Wirkung vom 1. August d. J. sind im Badisch-Pfälzischen Güterverkehr für den Transport von Eisen- und Stahldraht in Ringen, Band-, Flach-, Quadrat-, Stab- und Rundeisen im Verkehr zwischen den Stationen der Pfälzischen Bahnen: Altenplan, Kaiserslautern Hauptbahnhof, Kusel, Landstuhl, St. Ingbert und Zweibrücken einerseits und den Badischen Stationen Freiburg und Triberg andererseits besondere Ausnahmesätze zur Einführung gekommen. Nähere Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen.
2. Die im Ausnahmetarif No. 3b des 8. Südwestdeutschen Tarifheftes für Freiburg und Triberg in der Colonne C vorgetragenen Frachtsätze im Verkehr mit allen in diesen Ausnahmetarif einbezogenen Stationen der Pfälzischen Bahnen werden mit dem 20. September d. J. ausser Wirksamkeit gesetzt. Karlsruhe, den 20. August 1882. Generaldirection. (1513)

Saarkohlen-Verkehr nach Frankreich. Mit Gültigkeit von heute sind zu den Saarkohlen-Tarifen nach der Französischen Ostbahn No. 21 und 23 (Barême P. V. No. 1 und 2) die Nachträge 1 erschienen.
Dieselben enthalten unter Anderen Bestimmungen über die Erhebung von Reexpeditionsgebühren auf Unterwegsstationen, sowie über die Berechnung von Agio bei Francaturfrachten.
Exemplare werden gratis abgegeben. Köln, den 1. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (linksrh.). (1514)

In dem seit 1. Mai cr. gültigen Staatsbahntarife für die Bezirke Köln (linksrh.)-Breslau erhöht sich vom 20. September cr. ab der Ausnahme-Frachtsatz für Holz in der Relation Morgenroth-Rothe-Erde von 3,28 *M.* auf 3,38 *M.*, Königshütte-Willich von 2,18 *M.* auf 3,18 *M.* und die Entfernung Rosdzin-Capellen-Wevelinghoven von 1 042 auf 1 043 km. Breslau, den 3. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1515)

Grossh. Badische Staats-Eisenbahnen. Für den Verkehr zwischen Mannheim einerseits und Würzburg, Heidingsfeld und Reichenberg andererseits, ferner zwischen Friedrichsfeld einerseits und Würzburg andererseits treten in unserem internen Güterverkehre sofort theilweise veränderte Frachtsätze in Kraft, welche bei unseren Güterexpeditionen zu erfahren sind. Karlsruhe, den 2. August 1882. Generaldirection. (1516)

Grossh. Badische Staats-Eisenbahnen. Die im 1. Nachtrage zu dem ab 1. Februar l. J. giltigen Transittarife für den Verkehr zwischen Mannheim und Bayerischen Stationen eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Mehl finden fortab auch für den Transport von Hülsenfrüchten in vollen Wagenladungen zu je 10 000 kg Anwendung. Karlsruhe, den 2. August 1882. Generaldirection. (1517)

Im **Preussisch-Bayerischen Verbande** treten für den Verkehr zwischen Bromberg und Thorn, Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und Bregenz, Lindau, Romanshorn, Rorschach, Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits von sofort theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft. Die neuen Sätze sind bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 1. August 1882. Königliche Eisenbahndirection Namens der Verbandverwaltungen. (1518 J)

---

2. General-Versammlungen.

Thüringische Eisenbahn. Die Herren Actionäre der Thüringischen Eisenbahngesellschaft werden unter Hinweis auf die Bestimmungen in den §§ 23 ff. des Gesellschaftsstatutes sowie die §§ 3, 9, 11 und 14 des Staatsvertrages vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat, zu der am

Mittwoch, den 30. August cr., Vormittags 11 Uhr, in Erfurt im Saale des Gasthofes zum Rheinischen Hofe

stattfindenden ordentlichen Generalversammlung eingeladen.
Gegenstände der Tagesordnung sind:
1. Wahl von drei Mitgliedern des Verwaltungsrathes an Stelle der ausscheidenden jedoch wieder wählbaren Herren: Justizrath Panse in Erfurt, Landgerichts-Director Sterzing in Gotha und Commerzienrath Steckner in Halle;
2. der Verwaltungsbericht für das Jahr 1881, welcher vom 16. August cr. ab bei allen Billetexpeditionen der Bahn zu haben ist.

Jeder Actionär, der an der Generalversammlung Theil zu nehmen wünscht, hat sich nach Massgabe des § 27 des Statutes und resp. § 9 des Statutennachtrages bezüglich der Gotha-Leinefelder Bahn 8 Tage vorher, also bis einschliesslich den 22. August cr. während der Geschäftsstunden Vormittags von 9 bis 12 und Nachmittags von 3 bis 6 Uhr als Besitzer von mindestens 5 Stammactien oder mindestens 10 Stammactien Litt. B. entweder durch deren Hinterlegung oder durch deren Anmeldung und Vorzeigung bei unserer Hauptcasse hier gegen entsprechende Bescheinigung zu legitimiren.

Gegen die Hinterlegungs- und Anmeldebescheinigungen (mit den Anmeldebescheinigungen sind die angemeldeten Actien selbst am Tage der Versammlung wieder vorzuzeigen) werden von dem Legitimationsbüreau die Karten zum Eintritt in das Versammlungslocal verabfolgt werden.

Die hinterlegten Actien sind alsbald nach der Generalversammlung gegen Rückgabe der Hinterlegungsscheine von unserer Hauptcasse abzuholen und resp. zurückzufordern.

Zur Ausübung des Wahl- und Stimmrechts in der Generalversammlung sind nur die legitimirten Besitzer der Stammactien der Hauptbahn (nicht auch die der Actien Litt. B) befugt.

Dritte Personen können nur dann die Legitimation für Actionäre und deren Vertretung in der Generalversammlung auf Grund schriftlicher Vollmacht übernehmen, wenn sie selbst Actionäre sind und sich als solche legitimiren.

Freie Eisenbahnfahrt nach und von Erfurt wird nicht gewährt. Erfurt, den 1. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (320)

3. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Die Lieferung von
a) 244 Stück Satzachsen für Wagen,
b) 488 „ Tragfedern für Gepäck- und Güterwagen,
c) 590 „ Spiralfedern für Buffer und Zugapparate
soll vergeben werden.

Termin: Dienstag, 15. August d. J.

Bedingungen sind zum Preise von 1,50 *M.* für die Satzachsen und 1,50 *M.* für die Federn vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 28. Juli 1882. Maschinentechnisches Bureau. (315 J)

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Die Lieferung von
a) 80 Stück offenen Güterwagen,
b) 30 „ Etage-Viehwagen,
c) 8 „ Gepäckwagen
soll vergeben werden.

Termin: Mittwoch, 16. August d. J.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 3 *M.* vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 29. Juli 1882. Maschinentechnisches Bureau. (316 J)

Submission auf Lieferung von
4 Normal-Personenzuglocomotiven,
10 Normal-Güterzuglocomotiven,
6 dreifach gekuppelte Tenderlocomotiven nebst Reservetheilen
Montag, den 14. August d. J., Vormittags 11 Uhr,
in unserem Sitzungssaale hierselbst, Leipziger Platz No. 17.

Offerten müssen frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift
Submission auf Lieferung von Locomotiven
an uns eingereicht werden.

Bedingungen und Zeichnungen können in unserem maschinentechnischen Büreau, Köthener Strasse 24, während der Geschäftsstunden eingesehen werden und werden von demselben gegen Baareinsendung von 7,50 *M.* verabfolgt. Berlin, den 31. Juli 1882. Königliche Eisenbahndirection. (317 J)

Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg. Die im Bereiche des unterzeichneten Betriebsamts angesammelten alten Schienen und sonstigen Materialienabgänge sollen im Wege öffentlicher Submission verkauft werden. Submissionstermin am Freitag, den 1. September d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem Bureau, Lindenstrasse No. 19 hierselbst, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Materialienabgängen" portofrei und versiegelt an uns einzureichen sind. Bedingungen nebst specieller Nachweisung der Materialien werden auf portofreien Antrag unentgeltlich von uns verabfolgt, auch können dieselben in den Stationsbureaux zu Berlin — Stettiner Bahnhof, zu Stettin — Personenbahnhof, zu Stargard i/Pomm., Schivelbein, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Bureaux des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Redaction der Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Submissionsberichte zu Berlin eingesehen werden. Stettin, den 24. Juli 1882. Königliches Eisenbahn Betriebsamt. (318 J)

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes lagernden für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren, alten Oberbau- und Baumaterialien als:
Schienen, Schmelzeisen, Schmiedeeisen, Gusseisen, Eisenblech, Wellblech und diverse andere Materialien
sollen im Wege der Licitation verkauft werden. Versiegelte Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf den Ankauf alter Materialien"
bis zum 4. September cr., Vormittags 11 Uhr
an uns einzureichen. Die Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Materialien sind auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien mit 1 *M.* von dem Bureauvorsteher Kersten in Stettin, Carlstrasse No. 1 zu erhalten. Je ein Exemplar derselben liegt
in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Submissionszeitung Cyclop, im Bureau des Berliner Baumarkts, in der Börsenregistratur in Berlin und in unserer Calculatur in Stettin, Carlstrasse No. 1
zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus. Stettin, den 25. Juli 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Stettin. (319 J)

Submission auf Lieferung von:
a) 20 Personenwagen I/II. resp. II. Cl., 50 „ III. Cl., 20 „ IV. Cl., 15 Personenzug-Gepäckwagen,
b) 222 Normal-Wagen-Achsen,
c) 105 Zugvorrichtungen
Mittwoch, den 16. August d. J., für die Wagen: Vormittags 11 Uhr, für die übrigen Theile: Vormittags 10 Uhr in unserem Sitzungssaale hierselbst Leipziger Platz 17. Offerten müssen frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Wagen resp. Achsen oder Zugvorrichtungen" an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst, Köthenerstrasse 24 I. eingereicht werden.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Bureau während der Geschäftsstunden eingesehen werden und werden von demselben gegen Baar-Einsendung von 8,50 *M.* für solche ad a), von 1,50 *M.* für ad b) und von 3 *M.* für Bedingungen ad c) verabfolgt. Berlin, den 2. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (321 J)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 61. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. August 1882.

Dieser Nummer liegt No. 15 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Juli 1882" bei.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protocoll

der in Breslau am 31. Juli und 1. August 1882 abgehaltenen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Verhandelt Breslau, den 31. Juli 1882.

Die von der geschäftsführenden Direction einberufene ordentliche Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, zu welcher sich die am Schluss des Protocolls namentlich aufgeführten Herren Abgeordneten der dem Vereine angehörenden Verwaltungen eingefunden hatten, trat heute in dem Concerthause hierselbst zusammen.

Namens der geschäftsführenden Direction übernimmt Herr Geheimer Regierungsrath Simon den Vorsitz, der Vereinssecretär Martin das Schriftführeramt.

Herr Geheimer Regierungsrath Simon eröffnet die Sitzung und theilt hierauf mit, dass der Ober-Präsident von Schlesien, Herr von Seydewitz, erschienen sei, um die Generalversammlung zu begrüssen.

Der Herr Ober-Präsident richtet an die von den Sitzen sich erhebende Versammlung folgende Ansprache:

Es gereiche ihm zur besonderen Genugthuung, die bewährten Vertreter der dem Vereine angehörenden Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs und anderer, dem letzteren befreundeten Staaten begrüssen zu können. Die erfolgreichen Bemühungen der Eisenbahnen, den National-Wohlstand zu fördern, sicherten denselben die Anerkennung der Regierungen wie der Bevölkerung. Das Bestreben, die verschiedenen, einander oft widerstreitenden Interessen auf dem Gebiete des wirthschaftlichen Lebens auszugleichen, den Verkehr zu erleichtern und die Eisenbahnen stets in den Dienst des Gemeinwohles zu stellen, habe den Verein bei allen seinen Schritten stets geleitet.

Er zweifle nicht, dass die diesmaligen Verhandlungen der Generalversammlung von den segensreichen wohlthätigen Folgen für die Volks-Wohlfahrt begleitet sein würden und in diesem Sinne heisse er die Herren Abgeordneten herzlich willkommen.

Herr Geheimer Regierungsrath Simon dankt dem Herrn Ober-Präsidenten Namens des Vereins für die dem letzteren gewidmeten freundlichen Worte, die für die Versammlung deshalb von besonders hohem Werthe seien, weil sie aus dem Munde eines Mannes kämen, dessen frühere Berufsthätigkeit ihn in enge Berührung mit dem Eisenbahnwesen gebracht habe. Er hoffe, dass auch die Verhandlungen der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung Zeugniss dafür ablegen würden, dass die Eisenbahnen den guten Ruf, den sie sich erworben, auch zu bewahren bestrebt seien.

Nachdem der Herr Vorsitzende an den Herrn Ober-Präsidenten noch die Bitte gerichtet hatte, den Verhandlungen, soweit es seine Zeit gestatte, beiwohnen zu wollen, erinnert er daran, dass in der ausserordentlichen Generalversammlung am 13. Mai cr., in welcher die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zur geschäftsführenden Direction gewählt worden, die Thätigkeit der früheren geschäftsführenden Direction zwar schon die wohlverdiente Anerkennung gefunden habe, dass aber diese Thätigkeit mit der ausserordentlichen Generalversammlung nicht erloschen sei, dass vielmehr die frühere geschäftsführende Direction die Vereinsgeschäfte noch bis 30. Juni cr. fortgeführt habe, an welchem Tage die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft aufgelöst und das von ihr verwaltete Unternehmen in die Hände des Staates übergegangen sei. Die frühere geschäftsführende Direction habe die Geschäfte des Vereins bis zum letzten Augenblicke mit stets gleicher Umsicht und Hingebung, mit stets gleichem Interesse wahrgenommen und gefördert. Die frühere Direction bestehe zwar nicht mehr, wohl aber seien die in derselben thätig gewesenen Personen noch da und zum Theil in unserer Mitte. Die Generalversammlung und der Verein ehre sich selbst, indem er sich nochmals daran erinnere, wie viele Verdienste die frühere geschäftsführende Direction sich um den Verein erworben habe. Es werde gewiss den Wünschen der Versammlung entsprechen, wenn der Ausdruck dieser Anerkennung mit einigen Worten im Protocoll niedergelegt werde.

Die Versammlung stimmt mit lebhafter Acclamation zu.

Nach einigen geschäftlichen Mittheilungen des Herrn Vorsitzenden wird in die Tagesordnung eingetreten.

I. der Tagesordnung. Vortrag des Jahresberichtes der geschäftsführenden Direction für die Zeit von Mitte Juli 1881 bis dahin 1882.

Zu Pos. 1. Firmen-Aenderung,
zu Pos. 2. Betriebsübernahme anderer Bahnen,
zu Pos. 3. Ausserbetriebsetzung von Bahnstrecken,
zu Pos. 4. Aus dem Vereine geschiedene Mitglieder

findet sich Nichts zu bemerken.

Zu Pos. 5. Aufnahme neuer Mitglieder, theilt der Herr Vorsitzende Folgendes mit:

Ueber die Aufnahme-Anträge der Militärbahn Banjaluka-Doberlin und der Stargard-Cüstriner Bahn sei in einer am gestrigen Tage abgehaltenen Sitzung der Commission für das Vereinsstatut verhandelt worden. Die Commission habe die Aufnahme der ersteren Bahn beschlossen und es werde über diesen Beschluss die statutenmässige Abstimmung sofort eingeleitet werden. Der Antrag der Stargard-Cüstriner Bahn sei noch nicht als reif für die Beschlussnahme erachtet worden, weil nach § 2 No. 2 sub f des Statuts eine Bahn, welche in den Verein aufgenommen zu werden wünsche, dem Betriebe übergeben sein müsse, eine Voraussetzung, die auf die Stargard-Cüstriner Bahn nicht zutreffe, deren Betriebseröffnung voraussichtlich erst am 15. August cr. erfolgen werde. Die geschäftsführende Direction sei aber ermächtigt worden, alsbald nach erfolgter Betriebseröffnung eine schriftliche Abstimmung über den

Antrag unter den Commissionsverwaltungen zu veranstalten und falls das Resultat der Abstimmung ein zustimmendes sein sollte, die weitere statutenmässige Abstimmung einzuleiten.

Was den unter litt. c erwähnten Aufnahmeantrag der Böhmischen Commerzialbahnen betreffe, so sei derselbe bekanntlich von der Commission abgelehnt und es sei deshalb Rekurs an die Generalversammlung ergriffen worden (cfr. No. II der Tagesordnung). In einem am 28. d. M. der geschäftsführenden Direction zugegangenen Schreiben der Centralleitung der Böhmischen Commerzialbahnen vom 27. d. M. habe dieselbe indessen, veranlasst durch die Wahrnehmung, dass der Aufnahmeantrag einer gewissen Opposition begegnen werde, der Verwaltungsrath aber grossen Werth darauf lege, dass sein Eintritt in die Gemeinschaft der Vereinsverwaltungen unter allseitiger Zustimmung der Mitglieder erfolge, den Antrag vorläufig zurückgezogen, sich die Erneuerung desselben für jenen Zeitpunkt vorbehaltend, wenn die Böhmischen Commerzialbahnen durch den Ausbau ihrer sämmtlichen Linien und den vollendeten Abschluss einer vollständigen Geschäftsperiode den thatsächlichen Nachweis ihrer Existenzberechtigung innerhalb des mächtigen Organismus des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen würden erbracht haben. Die Centralleitung richtet deshalb die Bitte an die geschäftsführende Direction, der Generalversammlung die Zurückziehung des Aufnahmeantrages unter Ausführung der vorstehenden Motive bekannt zu geben und die weitere Verhandlung über diesen Gegenstand von der Tagesordnung abzusetzen.

Der Herr Vorsitzende constatirt, dass hiernach die Beschlussnahme zu No. II der Tagesordnung entfällt.

Zu litt. e wird von Herrn Ober-Regierungsrath Kranold (K. E.-D. Berlin) zur Vermeidung von Missverständnissen darauf aufmerksam gemacht, dass nicht allein die Berliner Ringbahn, sondern auch die Berliner Stadtbahn — letztere mit dem Tage ihrer Betriebseröffnung — in den Verein aufgenommen worden sei.

Die Versammlung nimmt hiervon Kenntniss.

Zu Pos. 6. Anschluss von Bahnen unter 50 km Länge an den Verein nach Massgabe des § 4 des Vereinsstatuts.

Der Antrag der Königl. Eisenbahndirection zu Erfurt, das Alinea 1 des § 28 des Vereins-Wagenregulativs anderweit wie folgt festzustellen:

„Die Bestimmungen dieses Regulativs finden nicht nur Anwendung auf Wagen, welche Eigenthum einzelner Verwaltungen sind, sondern auch auf gemeinschaftliche Wagen mehrerer Verwaltungen, auf Wagen solcher im Vereinsgebiete belegener Bahnen, welche Anschluss an eine Vereinsbahn haben, aber wegen nicht genügender Länge dem Vereine nicht beitreten können oder wollen, sowie auf Privaten gehörige Wagen. Die zuletzt genannten beiden Wagengattungen müssen jedoch durch Anschrift der einführenden, resp. derjenigen Vereinsbahn, welche die Abrechnung der Wagenmiethe für die Wageneigenthümerin übernommen hat, als zum Wagenpark dieser Bahn gehörig bezeichnet sein."

wird ohne Discussion der Commission für das Vereins-Wagenregulativ zur selbstständigen Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in § 11 No. 2 und § 13 des Vereinsstatuts überwiesen.

Zu Pos. 7. Verzeichniss der Vereinsmitglieder und

zu Pos. 8. Vereinsstatut

ist Nichts zu bemerken.

(Fortsetzung folgt.)

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 7. August 1882. (Politische Wochenschau. Concession der Wahrstein-Lippstadter Eisenbahn. Vertagung der Betriebseröffnung der Secundärbahn Stargard-Cüstrin. Beschaffung genügenden Betriebsmaterials auf den Preussischen Privatbahnen. Ernennung von Stellvertretern bei dem ständigen Ausschuss der Verkehrsinteressenten der Eisenbahntarifcommission. Ausführungsbestimmungen zum Gesetz betr. die Einsetzung von Eisenbahn-Bezirksräthen und eines Landes-Eisenbahnraths. Vorschlag betr. Retourbillets. Königl. Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Rechnungsabschluss der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Petition aus Spandau betr. den Localverkehr mit der Berliner Stadtbahn. Neue Transport-Aussichten für die Oberschlesischen Bahnen. Gotthardbahn, Tarifwesen etc. Die Sterblichkeitsverhältnisse der Eisenbahnbeamten.)

Die politischen Verhältnisse innerhalb des Deutschen Reiches bleiben unverändert ruhige. Die Vorbereitungen, welche für die in etwa acht Wochen stattfindenden Wahlen zum Preussischen Landtage getroffen werden, treten noch immer nur in vereinzelten Fällen hervor. Nicht unwahrscheinlicher Weise wird der Wahlkampf von allen Seiten unter Aufbietung aller Streitkräfte geführt werden, noch aber sind die Führer der Parteien beschäftigt Anordnungen zu treffen, die erst in einiger Zeit zur allgemeinen Kenntniss gelangen sollen. Mit um so grösserem Interesse wandte sich die allgemeine Aufmerksamkeit den Verhandlungen der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu, welche Anfang der Woche in Breslau stattgefunden haben. Angemessen der hohen Bedeutung dieser Körperschaft hat der Telegraph prompt und regelmässig von den Vorgängen und Beschlüssen innerhalb derselben Mittheilung gemacht, alle Tageszeitungen haben sich den Angelegenheiten gerne gewidmet und namentlich die auf das Rundreisewesen und die auf die Benutzung sogenannter Retourbillets gefassten Beschlüsse begegneten fast ausnahmsloser Befriedigung. Nur etwelche Blätter von ausgeprägt oppositionellster Parteistellung — welche aber die Berechtigung und die Richtigkeit des Beschlossenen gleichwohl anerkannten — haben versucht, die ja allerdings vorhandene Schwierigkeit der Feststellung, ob der Besitzer eines Retour- resp. Rundreise-Billets auch wirklich der berechtigte Benutzer desselben sei, zu Gegenständen des Angriffs zu machen.

Mit um so grösserem Bedauern kann man sich aber nur im Auslande umsehen. England steht vor einer Parlamentsauflösung, in Frankreich ist die Ministerkrisis — wie es wenigstens den Anschein hat — vorläufig in Permanenz getreten, in Oesterreich ist die Gastfreundschaft durch ein wahrhaft nihilistisch-abscheuliches Attentat geschändet worden, als „Italianissimi" in einen in Triest zu Ehren des Kaiserlichen Statthalters stattfindenden Fackelzug Orsinibomben schleuderten, die einen der verdientesten, auch in Deutschland hochgeschätzten Journalisten, den Chefredacteur der Triester Zeitung, gefährlich verwundeten, und im Orient spitzen sich — nachdem England nunmehr auch die Stadt Suez besetzt hat — die Angelegenheiten und Zustände auf ein Verhältniss zu, welches auch für uns nicht ganz unbedenklich erscheint. Mit Befriedigung darf daher constatirt werden, dass den „Berliner Politischen Nachrichten" zufolge an leitender Stelle die Absicht besteht, zur Wahrnehmung der den Suezkanal betreffenden Angelegenheiten und zur Gewährleistung dauernden Schutzes des internationalen Verkehrs, auf dem Suezkanal die Einsetzung einer internationalen Europäischen Commission herbeizuführen.

Die Concessionsurkunde für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Wahrstein nach Lippstadt durch die Wahrstein-Lippstadter Eisenbahngesellschaft wird vom Staatsanzeiger (in No. 181 vom 4. August) publicirt. Das zur Vollendung und Ausrüstung dieser Bahn erforderliche Anlagecapital ist auf 1 500 000 *M.* festgesetzt worden, wovon ein Theil in Stamm-Prioritäts-Actien ausgegeben werden kann. Die Bahn ist längstens 2 Jahre nach (der vor Kurzem erfolgten) Eintragung der Firma in das Handelsregister zu vollenden und zu eröffnen.

Für die Secundärbahn Stargard-Cüstrin hat eine Vertagung der Betriebseröffnung bis Ende dieses Monats festgesetzt werden müssen, da die Arbeiten zur Einführung der Züge in den Bahnhof Stargard nicht früher vollendet werden können.

Hinsichtlich der Beschaffung genügenden Betriebsmaterials auf den Preussischen Privatbahnen wird gemeldet, dass nach dem Ergebniss der periodischen Wagenzählungen die Wagen der zum Staatsbahn-Wagenverbande gehörigen Verwaltungen in ungleich stärkerem Masse von fremden Verwaltungen benutzt werden, als Wagen der letzteren Verwaltungen im Bezirk des Staatsbahn-Wagenverbandes Verwendung finden. So wurden nach einer im Monat Mai d. J. an einem Tage vorgenommenen Zählung über 9 000 Wagen des Staatsbahnverbandes auf fremden Bahnen mehr benutzt, als umgekehrt fremde Wagen auf den Staatsbahnlinien. Im Ganzen ist an jenem Tage eine Mehrverwendung an Staatsbahnwagen auf fremden Bahnen von mehr als 16 000 Wagen constatirt. Aehnliche Ergebnisse haben die Zählungen an anderen Tagen geliefert. Es geht hieraus hervor, dass bei einer grösseren Anzahl fremder Bahnverwaltungen die Grösse des Wagenparks hinter den Anforderungen des Verkehrs erheblich zurückgeblieben ist. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Vernehmen nach hieraus Veranlassung genommen, den betreffenden Privatbahnen eine angemessene Verstärkung ihres Wagenparks anempfehlen zu lassen.

Als ein Mangel hatte sich bei dem ständigen Ausschuss der Verkehrsinteressenten der Eisenbahn-Tarifcommission herausgestellt, dass bei der beschränkten Zahl der Mitglieder dieses Ausschusses nicht auch Stellvertreter neben denselben vorhanden sind, welche im Behinderungsfalle wie bei Krankheiten etc. zu den Berathungen zugezogen werden können. Auf einen vom Verkehrsausschuss gestellten diesbezüglichen Antrag hat der Minister für öffentliche Arbeiten nunmehr die Genehmigung ertheilt, dass neben den ordentlichen Ausschussmitgliedern je drei Stellvertreter von den Instanzen gewählt werden, denen das Vorschlagsrecht vom Minister überlassen worden war. Die betreffenden Korporationen werden sich nunmehr in dieser Frage schlüssig zu machen haben.

Das Gesetz betr. die Einsetzung von Eisenbahn-Bezirksräthen und eines Landes-Eisenbahnraths tritt bekanntlich mit dem 1. Ja-

No. 15. Jahrgang 1882. Berlin, am 11. August 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 8. August incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	—	Eisendeckel	—	3,5	1	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	
2	A B	941	1	Korb	Liqueure	—	104	2	Hasselt	Grand Cent. Belge	
3	A R	1	1	—	Reisekoffer	—	12	3	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
4	A U	170	1	Sack	Leinsamen	—	170	4	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
5	B	—	1	Gebund	Rundeisen	—	27	5	Dülken	K. E.-D. Elberfeld	
6	B	50	1	Ballen	Gewebe	—	13	6	Cöslin	K. E.-D. Bromberg	
7	B A B	5	1	Fass	leer	—	—	7	Insterburg	„	
8	B B P	729	5	Kisten	Eisen in Stangen	—	1485	8	Anvers Bs.	Grand Cent. Belge	bekl.: Aachen M.-Lübeck.
9	B J C	51	1	Kiste	?	—	10	9	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
10	B M	—	4	Fässer	leer	—	63	10	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
11	B S	6572	1	Korb	Schrauben	—	51	11	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
12	B W	5931	1	Ballen	?	—	75	12	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	beschr.: Darmstadt.
13	C K	1	1	Sack	Lumpen	—	25	13	Stuttgart Frachtgut	Württemb. Stsb.	
14	C K	927	1	Pack	?	—	26	14	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	beklebt: Wesel-Stralsund.
15	C L B	884. 169 147. 222	4	—	eiserne Stützen	—	—	15	Breslau	Oberschlesische	
16	C M	604	1	Fass	?	—	43	16	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
17	C N A B	457 8340	2	„	leer	—	54	17	Dortmund W.	K. E.-D. r. Köln	
18	D L	9	1	Ballen	Taback	—	255	18	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	beklebt: Brück-Berlin.
19	E F	185	1	Koffer	?	—	8	19	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	
20	E Z	2. 3 4. 7	4	Kisten	leer	—	—	20	Cöslin	K. E.-D. Bromberg	
21	F G	5625	1	Kiste	?	—	50	21	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	beklebt: Brück-Berlin.
22	F H	4181/2	2	Fässer	leer	—	19	22	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	
23	F M	11/12. 15	3	Ballen	Kaffee	—	179,5	23	Essen Rh.	K. E.-D. r. Köln	
24	F St	100	1	Fass	gesalzene Därme	—	120	24	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
25	G C	4899	1	Kiste	?	—	15	25	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
26	G C B	12400	1	Wagen	Roggen	—	10 000	26	Aix T.	Grand Cent. Belge	bekl.: Aachen M.-Kiel.
27	G P	3233	1	Kiste	?	—	26	27	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
28	G P C	3367	1	„	?	—	39,5	28	„	„	
29	G W	210	1	„	Gummibälle	—	23	29	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
30	H	—	1	Fass	Honig (anscheinend)		204	30	O.-Lahnstein	K.E.-D. Frankf. a/M.	bez.: O.-Lahnstein.
31	ein gelbes H oder R	—	1	Satz	9 Stück Heerdringe zu einer Maschine		5,5	31	Winsen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
32	H	10	2	Colli	leere Säcke	—	22,5	32	Bremen	„	Schuppenrevision.
33	H A	1	1	Kiste	?	—	12	33	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	bekl.: Wesel-Berlin.
34	J C	2	1	Sack	Leimleder	—	23	34	Schweinfurt	Bayerische Stsb.	
35	J H	365	1	Colli	Bretter	—	62,5	35	Kreuznach	K. E.-D. linksrh.	
36	J M S	10	1	Pack	leere Säcke	—	16	36	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
37	J W	48	1	Kistchen	?	—	5	37	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	bekl.: Heidelberg
38	K K	105	1	—	Decke	—	—	38	Crefeld	K. E.-D. linksrh.	
39	K O W K B G	—	1	—	Latirbaum	—	—	39	Sachsenhausen	K.E.-D. Frankf. a/M.	
40	L	—	3	Pack	Pappdeckel	—	90,5	40	Münster	K. E.-D. r. Köln	
41	L	5	1	Collo	Hohlmass	—	—	41	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	Herrenlos auf der Ladebühne gefunden.
42	L F H P K	—	1	Ballen	Hanf	—	51	42	Seesen	Braunschweig.	auf der Strecke zwisch. Seesen u. Ildehausen gef.
43	L H B	1365	1	Kiste	leer	—	8,5	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
44	L W & C	3778	1	Fass	?	—	89	44	Stolp	K. E.-D. Bromberg	bez.: Quäsdow.
45	M	—	1	—	Rohr, 4,70 m lg., 7 cm br.		—	45	Fulda	K.E.-D. Frankf. a/M.	
46	MB	36	1	Sack	anscheinend Kräuter		14,5	46	Halle	K. E.-D. Erfurt	
47	M F	3819	1	Kiste	Thee	—	37	47	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
48	M J L	3052	1	Fass	Wein	—	66	48	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	bekl.: M. J. Löwenthal, Wiesbaden, Schleusingen, Station Themar.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	M O	1024	1	Kiste	Blechflasche mit Oel	17	49	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
50	M S A	—	1	Fass	Butter —	30	50	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	beschrieben: Weener-Oker.
51	M W	4179	1	Kiste	? —	12,5	51	Leipzig	„	beklebt: Vallendar Rh.-Dresden.
52	O N	459	1	„	— —	58	52	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
53	P	1	1	Fass	ansch. Terpentinöl —	182	53	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
54	P A C	3125	1	„	leer —	36	54	Halberstadt	„	beschr. Quedlinburg.
55	P D	1333/4	2	Ballen	Schwefelkies —	160	55	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
56	R B	885	1	„	leere Säcke —	6,5	56	Bremen	„	Schuppenrevision.
57	R F	—	2	Sack	Gyps —	95,5	57	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
58	R R	3755	1	¼ Tonne	leer —	12	58	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
59	S	—	1	—	eis. Rad —	22,5	59	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M	
60	S	—	1	Stange	Stahl —	6,5	60	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
61	S C	785	1	Kiste	leer —	10	61	Münster	K. E.-D. r. Köln	
62	S C	9530	1	Ballen	? —	52	62	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
63	S C	12793	1	„	? —	25	63	Leipzig	„	beschrieben: Görlitz.
64	S G	38951	1	Fass	Syrup —	127	64	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
65	S S	368	1	Colli	Gewebe —	—	65	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
66	T C	458	1	Ballen	? —	22	66	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
67	T E	12	1	—	Kuppelstange —	—	67	Wesel	K. E.-D. r. Köln	
68	V D P	—	1	Packet	leere Säcke —	32	68	Anvers Est	Grand Centr. Belge	
69	V S	—	3	Fässer	leer —	158	69	Aix T	„	
70	W	1/3	2 1	Kisten Koffer	? —	112	70	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	beklebt: Wesel-Berlin.
71	W C	1	1	Kiste	unbekannt —	48,5	71	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
72	WH	2729/34	6	Fässer	Russ —	120	72	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
73	W K & Co.	44	1	Kiste	Feuerzeug —	263	73	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
74	W M	5	1	Fass	Butter —	30	74	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Weener-Oschersleben.
75	W W	1124	1	Collo	3 Stangen Stahl —	10	75	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchener	am 20. Juli aus Wagen 7509 N. M. entladen.
					B. Colli m. Adressen sign.					
76	Bevillers	—	1	Packet	leere Säcke —	72	76	Vireux	Grand Centr. Belge	
77	Böde oder Röge Hof (eingebrannt)	—	1	¼ Tonne	leer —	13	77	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
78	Burbach	—	4	—	Zwangschienen à 2,98 m lang	416	78	Heissen	K. E.-D. r. Köln	
79	Dittmann & Sauerländer	6712	1	Fass	leer —	17	79	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
80	F C B. Riemke	4295	1	Ballen	Gummischläuche —	35	80	Bochum-Riemke	„	
81	F. Hallström i/Nienburg	— —	1 1	— Kiste	Holzgestell — ? —	77	81	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	bezettelt: Lübeck-Calbe.
82	Frank	—	1	Pack	leere Säcke —	20	82	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
83	Geutz	744	1	Fass	— —	36	83	Stolp	K. E.-D. Bromberg	bez. Pr. Stargardt.
84	Grossmann	—	2	Pack	leere Säcke —	60	84	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
85	Höffel	—	11	Fass	leer —	275	85	Strassburg	Elsass-Lothring.	
86	H. Ratzebuhr	61	1	Ballen	Papier —	35	86	Posen	K. E.-D. Bromberg	
87	J. Landauer	—	1	—	Plan —	?	87	?	Mecklb. Friedr.-Fr	
88	Illowo	176	1	Stück	Plan —	—	88	Thorn	Oberschlesische	
89	Linke & Ströser in Halle	—	1	Kiste	? —	19	89	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
90	Nord	7751	1	—	leinene Decke —	—	90	Duisburg K. M.	K. E.-D. r. Köln	
91	Wickbold	—	¼	Tonne	leer —	12	91	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
					C. Colli m. Nummern sign.					
92	—	13	1	Colli	Gepäck —	40	92	Heyst op den Berg	Grand Centr. Belge	
93	—	80	1	Fass	leer —	7	93	Breslau	Oberschlesische	bezettelt: Kosten-Rawitsch.
94	XIII	559	1	—	buchene Bohle —	64,5	94	Misburg	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke Hannover-Misburg gefunden.
95	—	946	1	Sack	Seemannszeug —	15	95	Bremen V. H.	„	Schuppenrevision.
96	—	00885	1	Kiste	? —	71	96	M. Gladbach	K. E.-D. linksrhein.	
					D. Colli mit Figuren sign.					
97	grüner Querstrich	—	1	Stange	Flacheisen —	3	97	G.-Exp. Wandsbeck	Lübeck-Hamburg	am 22. Juli aus Wagen 7969 H. entladen.
98	△	5051	1	Ballen	Schreibpapier —	52,5	98	Paderborn	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
99	H	6101	1	Pack	? —	3,5	99	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	beklebt: Goslar.
100	W H W	666/7	2	„	— —	1224	100	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
101	W	454	1	„	Manufacturwaaren —	—	101	„	„	
102	BEG	18760	1	Kiste	Spielwaaren —	—	102	„	„	
103	W N	4638	1	Fass	leer —	21	103	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision
					E. Colli ohne Signatur.					
104	—	—	2	Barrel	leer —	64	104	Geestemünde a/H.	„	
105	—	—	1	Korb	Blumenkohl —	111	105	Löhne	„	An d. Wand d. Korbes befindet sich die alte Markirung BF / I.
106	—	—	6	Stück	Bretter —	—	106	Pr. Stargardt	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke bei Pr. Stargardt gefunden.
107	—	—	1	Ballen	Decken, alte zerrissene Kleidungsstücke und 2 eis. Bügeleisen	10	107	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Vor ca. 6 Wochen im Revisionssaale gefunden und von einer Auswandererfamilie zurückgelassen.
108	—	—	1	—	Decke —	—	108	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
109	—	—	1	Colli	Drahtgewebe —	2	109	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
110	—	—	1	Rolle	altes Drahttau —	118	110	Recklinghausen	K. E.-D. r. Köln	auf der Strecke gefunden.
111	—	—	1	Pack	Eisendraht —	5	111	Langschede	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	2	Colli	Eisenwaaren —	11,5	112	Posen	Oberschlesische	
113	—	—	1	Fass	leer —	20	113	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
114	—	—	1	Ziche	Federn —	2,2	114	Danzig h. Th.	K. E.-D. Bromberg	
115	—	—	1	—	Feldschmiede aus 7 Theilen bestehend	87	115	Bremen	K. E.-D. Hannover	
116	—	—	1	—	lebendes Ferkel ca. 6 Wochen alt	—	116	Calcum	K. E.-D. r. Köln	
117	—	—	1	Stück	Gusseisen —	1	117	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	Vor ca. 6 Wochen den Gepäckträgern in Verwahrung gegeb.
118	—	—	1	Schiffersack	Kleidungsstücke —	20	118	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
119	—	—	1	Pack	5 Körbe —	10,5	119	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
120	—	—	2	—	Latirbäume —	—	120	Duisburg K. M.	„	
121	—	—	2	Sack	Mais —	158	121	Lindau	Bayer. Staatsb.	
122	—	—	1	—	Nudelnbrett und 1 Reisesack enthaltend 2 Bilder m. Rahm.	4	122	Ravensburg	Württ. Staatsb.	
123	—	—	1	Pack	5 Obstkörbe —	19,5	123	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
124	—	—	2	—	Ofenringe —	2	124	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
125	—	—	2	Rollen	Papier —	182	125	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
126	—	—	3	„	Papier —	256	126	„	„	
127	—	—	1	—	mit Stroh umwickelte platte Raspel	0,5	127	Oelde	K. E.-D. Hannover	Wahrscheinlich einem andern Collo oder Korb entfallen.
128	—	—	1	Bund	hölzerne Reifen —	2	128	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
129	—	—	1	Sack	leer —	1	129	M.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
130	—	—	1	Pack	leere Säcke —	7	130	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision
131	—	—	1	„	leere Säcke —	29	131	„	„	Schuppenrevision
132	—	—	1	„	leere Säcke —	31	132	„	„	Schuppenrevision
133	—	—	2	—	Seile —	—	133	Obernd.-Schweinf.	Bayer. Staatsb.	
134	—	—	1	Pack	3 Schüppen —	3,5	134	Soest	K. E.-D. Elberfeld	
135	—	—	1	Partie	alte Spahnkörbe —	15	135	Bremen	K. E.-D. Hannover	
136	—	—	25	Collis	Spezereiwaaren —	—	136	Gastuche	Grand Centr. Belge	
137	—	—	1	Stange	flacher Stahl —	2	137	M.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
138	—	—	1	—	Tau (24 m lang) —	—	138	Aachen T	„	
139	—	—	3	Kistchen	Wein (in kleinen Probefläschchen)	30	139	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Vor ca. 6 Wochen den Gepäckträgern in Verwahrung gegeb.
140	—	—	1	Sack	Weizen —	114,5	140	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	von zwei von einem Wagen gefallenen Säcken aufgelesen.
141	—	—	1	„	Weizen —	140	141	Cabel	„	zwisch. Hengstei und Cabel gef.
142	—	—	1	Collo	Wollzüche und 5 Bund Spugat	8	142	Posen	Oberschlesische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.					
1	A D	5944 5945	1 1	Pack „	Gusstheil durchlöcherte Bleche	199	1	Königgrätz	S.-N.-D. V.-B.	
2	C E F	—	1	Collo	Bratröhre —	11	2	Kolin	Oe. N.-W.	
3	F B	666	1	Kiste	Papier —	73	3	K. Czell	Ung. Westb.	von Dalya.
4	H L	1163	1	Collo	Nähmaschine —	40	4	Teschen	Kaschau-Oderberg	von Troppau.
5	K B	—	1	Stück	Eisen —	23,5	5	Sillein	„	von Lipina.
6	Ks. Od.	—	6	„	eiserne Rippen —	150	6	Kaschau	„	von N.-Szölös.
7	R Z R	—	1	Brod	Zucker —	11	7		„	
8	W S	42	1	Fass	leer —	5	8	Kolin	Oe. N.-W.	
9	Jacob Adolf Löwy Papa	—	1	Sack	Hafer —	45	9	Graz	Ung. Westb.	von Györ-Raab.
10	—	—	1	Fass	leer, alt —	83	10	Poprád Felka	Kaschau-Oderberg	
11	—	—	1	Sack	Hörner —	18	11	Kuttenberg	Oe. N.-W.	
12	—	—	1	Stück	Kette —	10	12	Margitfalu	Kaschau-Oderberg	
13	—	—	1	„	Kette —	10	13	Margiczán	„	
14	—	—	1	Sack	Mais —	61	14	Poprád Felka	„	
15	—	—	3	Stück	gusseis. Maschinentheile	7	15	Geiersberg	Oe. N.-W.	
16	—	—	2	„	Ofenplatten —	12	16	Eperjes	Kaschau-Oderberg	von Kaschau.
17	—	—	1	Pack	Pfundleder —	47	17	Semil	S.-N.-D. V.-B.	
18	—	—	1	Stück	Schwellen —	—	18	Lucsivna	Kaschau-Oderberg	von der Strecke.
19	—	—	4	„	Schwellen —	—	19	Ruttka	„	von Gr.Berzencze.
20	—	—	7	„	Schwellen —		20	„	„	„
21	—	—	1	Korb	Thonwaare —	5	21	Tetschen	Oe. N.-W.	
					Nachtrag.					
1	F	—	1	Korb	Pflaumen —	—	1	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
2	H B S A	1261/63	3	Fässer	leer —	120	2	Bentheim	„	
3	T	—	3	Körbe	Pflaumen —	—	3	Vlissingen	„	
4	T L P	1168/74	7	Kisten	— —	700	4	Venlo	„	
5	—	—	29	Stück	kleine Bretter —	11,5	5	Liebenwerda	Oberlausitzer	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 800.

2. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn - Gesellschaft. Nachdem der Vertrag vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36) durch das Gesetz vom 28. März d. J. (G.-S. S. 21 ff.) die landesherrliche Genehmigung erhalten hat, fordern wir in theilweiser Ausführung des § 9 des erwähnten Vertrages im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. C. der Thüringischen Eisenbahn - Gesellschaft auf, diese Actien vom 1. Juli d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptkasse oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Berlin (Leipzigerplatz No. 17) einzureichen.

Es werden für je acht Actien Lit. C. à 300 ℳ vierprocentige Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 2 700 ℳ unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 ℳ 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 ℳ ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Apoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsregierung ist ferner auf Grund der Bestimmungen im Absatz 2 des § 3 des Gesetzes vom 28. März d. J. bis auf Weiteres bereit, auch eine nicht durch 8 theilbare Anzahl von Actien zu convertiren, und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke der vorbezeichneten vertragsmässigen Verhältnisszahl nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschuss-Betrages durch Baarzahlung bewirkt wird, wobei stets der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuldverschreibungen gewährt, dagegen der Rest nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Staatsanleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Ausserdem wird der in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbare Nominalbetrag, welcher nach Massgabe der obigen Bestimmungen in baar umzurechnen ist, vom 1. Januar 1882 ab mit 4 Procent verzinst.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind die Talons der Actien Lit. C. mit einzuliefern.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. Juli 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interims-Quittung ausgehändigt werden.

Zur Herbeiführung einer thunlichst raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses umfangreichen Geschäfts, sowie insbesondere auch im Interesse der Inhaber der Stammactien Lit. C. empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien sind nebst den dazu gehörigen Talons ebenso wie etwaige darauf bezügliche Briefe direct an unsere Hauptkasse hierselbst oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin — nicht aber unter unserer Adresse — einzusenden.

2. Jede einzelne Sendung ist mit dem vorgeschriebenen Nummernverzeichniss in duplo, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn - Hauptkassen in Berlin und Erfurt, als auch von den Billet-Expeditionen grösserer Stationen der Thüringischen Eisenbahnen auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt werden, zu versehen. Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In dem einen der beiden Nummernverzeichnisse ist die Empfangsquittung auf der dritten Seite ordnungsmässig zu vollziehen, sowie die Werthdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Falls beabsichtigt wird, einen grösseren Posten von Actien zum Umtausch sowie zur Entgegennahme des baaren Aufgeldes in Erfurt persönlich zu präsentiren, so ist zuvor der Tag und die Stunde für ein solches Geschäft brieflich oder mündlich mit der Hauptkasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (230)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

nuar 1883 in Kraft. Wegen der Ausführungsbestimmungen zu diesem Gesetz haben nun, wie die „Nationalzeitung“ berichtet, mehrere Handelskammern eine Eingabe an die Minister für Handel und Gewerbe, für öffentliche Arbeiten und für Landwirthschaft gerichtet, mit verschiedenen Anträgen, welche sich auf die Zusammensetzung der Bezirks-Eisenbahnräthe, die Betheiligung der Stellvertreter an den Berathungen, die Zuziehung der Handelskammern an ausserpreussischen Eisenbahnräthen und andere Desiderien beziehen.

Um dem Missbrauch von Retourbillets zu steuern, welche Angelegenheit von der diesmaligen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen verhandelt wurde, wird im „Berl. Act.“ der Vorschlag gemacht, die Eisenbahnen möchten es dem Publikum ermöglichen, die Giltigkeitsdauer des Retour- und Rundreise - Billets durch Nachzahlungen, natürlich bis zu einer bestimmten Grenze, beliebig zu verlängern. „Die Retour-Billets geniessen gewöhnlich einen Nachlass von 33⅓ pCt.“, so sagt der Einsender, „wenn der Reisende durch Nachzahlung von 10 pCt. die Giltigkeitsdauer derselben verdoppeln, durch Nachzahlung von 25 pCt. und mehr dieselbe noch weiter verlängern könnte, so läge für ihn keine oder doch weniger Veranlassung vor, das Billet zu veräussern. Die Nachzahlung hätte erst bei Benutzung des Retourbillets zu erfolgen, um dem Besitzer desselben volle Freiheit zu lassen. Diese Massregel würde das Publikum auch vor der Gefahr schützen, dass durch Versäumung eines bestimmten Zuges ein zuweilen theures Retourbillet ganz werthlos wird. Vielleicht ist die Annahme nicht ganz unberechtigt, dass die Acceptirung dieses Vorschlages die Benutzung von Retour- und Rundreisebillets noch ganz erheblich steigern würde.“ Eine Prüfung dieses Vorschlags von sachverständiger Seite möchte sich empfehlen.

Die Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn soll nach einer Mittheilung der „Nat.-Ztg.“ in ihrer gegenwärtigen Zusammensetzung nicht fortbestehen, vielmehr im nächsten Jahre schon mit der Thüringischen Eisenbahn zu einer Verwaltung verschmolzen und dann eine neue Königliche Direction in Erfurt für die beiden vereinigten Verwaltungen ins Leben gerufen werden. In Berlin und in Dessau wird je ein Betriebsamt eingerichtet werden. Vorsteher des Betriebsamtes Berlin wird das jetzige Mitglied der Direction Herr Regierungs- und Baurath Jädicke; wer das Betriebsamt Dessau erhält, ist noch nicht bestimmt.

In dem Vertrag der Bergisch-Märkischen Eisenbahn wegen Uebergang der Bahn auf den Staat ist bekanntlich eine Rente von 5 pCt. den Actionären ab 1882 ausgemacht. Nur für 1881 sollten 4⅘ pCt. gezahlt werden, und ein etwaiger Ueberschuss des Gewinnes dem Reservefonds der Bahn zufallen, der s. Z. bei definitiver Uebernahme der Bahn dem Staat ebenfalls anheimfällt. Andererseits sollte Letzterer das Fehlende aus eigenen Mitteln zuschiessen, falls der eigene Gewinn der Bahn pro 1881 nicht 4⅘ pCt. ergeben möchte. Nach dem Rechnungsabschluss pro 1881 hat die Verwaltung, nach Zahlung von 4⅘ pCt. Dividende, und trotzdem das Jahr mit einer nur für einige Jahre wiederkehrenden Zahlung von Convertirungskosten von circa 162 000 *M.* belastet ist, der Reserve noch 124 894 *M.* überweisen können. Die Eisenbahnabgabe, welche noch weiter gezahlt werden muss, da die Actiengesellschaft formell noch besteht, betrug 320 700 *M.*

Behufs Abstellung verschiedener Missstände, welche sich bei dem Berliner Stadtbahnverkehr für den Berlin-Spandauer Localverkehr ergeben haben, ist — dem „Berliner Actionär“ zufolge — von Bewohnern Spandaus eine mit zahlreichen Unterschriften bedeckte Petition an das Ministerium für öffentliche Arbeiten gerichtet worden. Neben der Genehmigung der Wiederbenutzung der Schnell-, Courier- und Expresszüge von Spandau aus wird darin um Veranlassung gebeten, dass die Reisenden auch in den Vorortszügen die Berechtigung erhalten, gegen Aushändigung eines Gepäckscheines und unter Gewähr der Eisenbahnverwaltung ihr Gepäck befördern zu lassen. Ebenso erbittet das Gesuch die Einlegung eines Nachtzuges Berlin-Spandau mit einer Berliner Abfahrtszeit etwa gegen 2 Uhr Morgens etc.

Der Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stettin transito seewärts und für überseeische Erze von Stettin nach dem Oberschlesischen Montangebiet ist seit dem 15. Juli cr. in Kraft getreten. Man hofft, dass mit Hülfe dieses Tarifes die Oberschlesischen Kohlen denjenigen Englischer Provenienz in den Schwedischen und Russischen Gebieten des Baltischen Meeres erfolgreiche Concurrenz bereiten werden; namentlich nimmt man an, dass die Aussichten für das Schwedische Geschäft deshalb sehr günstige sind, weil die Schiffe, welche Kohlen dorthin verfrachten, Gelegenheit finden, Schwedische Eisenerze als Rückfracht einzunehmen, während zugleich der Oberschlesischen Industrie das dort mangelnde Rohmaterial für Bessemer- und Giessereieisen zugeführt wird.

Ueber das Tarifwesen auf der Gotthardbahn gehen der „Frankfurter Zeitung“ folgende Nachrichten zu: „Bekanntlich waren die Deutschen Bahnen bei Ausgabe des in der zweiten Hälfte des Monats Mai veröffentlichten Tarifs für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr via Gotthard genöthigt mitzutheilen, dass directe Cartirung nach und von Italienischen Stationen auf Grund der Sätze des erwähnten Tarifs vorläufig nicht stattfinden könne, dass vielmehr bis auf Weiteres alle Transporte auf der Schweizerisch-Italienischen Uebergangsstation Chiasso umexpedirt werden müssten, und dass auch für die Einhaltung der für die Strecken südlich von Chiasso angegebenen Frachtsätze keinerlei Garantie übernommen werden könne, da die Italienischen Bahnen erklärt hätten, sich an diese Frachtsätze, welche nur für die directe Cartirung bestimmt seien, nicht binden zu können. Dieser für das Publikum unliebsame und oft nachtheilige Zustand der Unsicherheit in Bezug auf die über den Gotthard zur Berechnung kommenden Gesammtfrachten war in der Hauptsache dadurch hervorgerufen, dass die Italienischen Bahnen sich an den Arbeiten der Beamtencommission, welche im Frühjahr dieses Jahres zur Aufstellung des directen Tarifs via Gotthard in Neustadt a. d. H. versammelt war, nicht betheiligt hatten. In Folge dessen war Mitte Mai nur die Deutsche Ausgabe des directen Tarifs fertig geworden, während die Anfertigung der Italienischen Ausgabe, welche zur Benutzung des Italienischen Publikums und der Italienischen Stationen nothwendig war, angesichts des grossen Umfangs des betreffenden Tarifs noch geraume Zeit in Anspruch nehmen musste. Die Hoffnung, dass diese Arbeit so gefördert werden könne, dass wenigstens bis 1. August auf die directe Abfertigung zu rechnen sei, hat sich nicht realisirt. Dagegen darf nach einer neuerlichen Aeusserung von Italienischer Seite erwartet werden, dass die Anerkennung des directen Tarifs vom 1. September d. J. ab ausgesprochen werde, und dass dann die Unzuträglichkeiten beseitigt sein werden, welche dadurch entstanden sind, dass die bei der Umexpedition in Chiasso berechneten Gesammtfrachten in der That in vielen Fällen, für einzelne Transportarten sogar ganz erheblich, von den Ansätzen des directen Tarifs abwichen.“

Nach einer Bestimmung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten wird (wie wir bei dieser Gelegenheit bemerken) die Gotthard-Eisenbahn von den höchsten Beamten seines Ressorts einer eingehenden und genauen Besichtigung im Interesse des Eisenbahnbaues und der Eisenbahntechnik unterzogen.

In Zusammenhang mit den das Versicherungswesen angehenden socialpolitischen Plänen unserer Reichsregierung haben in neuerer Zeit eingehende Studien über die Sterblichkeitsverhältnisse bei einzelnen Berufsarten stattgefunden. Die „Germania“, eine Lebensversicherungs-Gesellschaft in Stettin, hat u. A. für die verschiedenen Kategorien der im Eisenbahndienst beschäftigten Personen und zwar für das Locomotiv-Personal, das Zugbegleitungs - Personal, das Bahnbewachungs - Personal, das Arbeiter-Personal und das Stations-, Expeditions- und Bureau-Personal nebst den oberen Beamten solche Ermittelungen angestellt, und dabei gefunden, dass, wenn man der rechnungsmässigen Sterblichkeit einen Werth von 100 giebt, so hat die wirkliche Sterblichkeit in Procenten der rechnungsmässigen betragen: bei dem Locomotiv-Personal 121,50 pCt., dem Zugbegleitungs-Personal 126,30 pCt., dem Bahnbewachungs - Personal 98,97 pCt., dem Arbeiter-Personal 159,89 pCt., dem Stations-, Expeditions- und Bureau-Personal und den oberen Beamten 121,90 pCt., für die Gesammtheit der Eisenbahnbediensteten 121,87 pCt., oder mit anderen Worten auf je 100 Todesfälle, die nach den allgemeinen Sterblichkeits-Tabellen zu erwarten waren, sind zu verzeichnen mehr: bei dem Locomotiv-Personal 21,50, bei dem Zugbegleitungs-Personal 26,30, bei dem Arbeiter-Personal 59,89, bei dem Stations-, Expeditions-, Bureau-Personal und den Oberbeamten 21,90, dagegen weniger: bei dem Bahnbewachungs-Personal 1,03. Bekannt sind auch die umfangreichen Untersuchungen, welche Herr G. Behm über die Sterblichkeits-Verhältnisse bei dem Verwaltungs-Personal der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen angestellt hat.

Personal-Nachrichten.

Ludwigs - Eisenbahngesellschaft (Nürnberg - Fürth). Am 30. Juli cr. feierte Herr Daniel Ley, der seit 25 Jahren dem Directorium angehört, in welchem er 22 Jahre hindurch den von ihm jüngst wegen vorgerückten Lebensalters und aus Gesundheitsrücksichten niedergelegten Vorsitz führte, seinen 70. Geburtstag. Zu dieser Feier wurde von Seiten der sämmtlichen Bahnbeamten aus Verehrung und Dankbarkeit dem nunmehrigen Ehrendirector Herrn Ley eine sinnige Ovation bereitet, indem sie ihre eigens zu diesem Zwecke angefertigten und überaus gelungenen Photographien zu einem Tableau vereinigten, in dessen Mitte der verehrte Jubilar prangt. Dasselbe, in einem prächtigen Goldrahmen eingefasst, welcher oben die Stadtwappen von Nürnberg und Fürth und das Symbol der Eisenbahnen etc. in vorzüglicher Ausführung zeigt, wurde am genannten Tage Herrn Ley durch eine aus Beamten bestehende Deputation überreicht, wobei der Führer derselben den Gefühlen des Dankes und der Verehrung Ausdruck verlieh.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Hamburg-Pommerscher Eisenbahn-Verband. Zum Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1878, ist mit Gültigkeit vom 1. August c. der Nachtrag 8 herausgegeben, welcher weitere Frachtsätze für Hamburg im Verkehr mit Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin enthält. Schwerin, den 3. August 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft. (1519)

Zum Tarife für den Transport **Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland** via Bodenbach bezw. via Mittelgrund tritt am 1. September d. J. der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für einzelne Stationen und ist bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, am 3. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1520)

Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr. Die Bekanntmachung vom 20. Juli d. J., betreffend Uebertragung der Frachtsätze für Antwerpen (Bassins) loco und transit auf den Verkehr mit Antwerpen (Sud) bezw. Antwerpen (Sud) transit, wird dahin ergänzt, dass die für den Verkehr mit letzterer Station bisher gültig gewesenen Loco- und Transittaxen, sofern sie sich billiger erweisen, als diejenigen für Antwerpen (Bassins), nach wie vor in Kraft verbleiben. Köln, den 4. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1521)

Am 15. August cr. tritt zum **Nassau-Elsass-Lothringischen Gütertarife** vom 1. October 1881 der II. Nachtrag in Kraft, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Azoudange, Dieuze, Gebling, Moussey und Vergaville der Reichseisenbahnen enthält. Frankfurt a/M., den 3. August 1882. Die Königliche Eisenbahndirection. Namens der betheiligten Verwaltungen. (1522)

Für Güter des Specialtarifs III in Ladungen von je 10 000 kg pro Wagen von Büddenstedt nach Freiberg i/S. tritt mit sofortiger Gültigkeit der Frachtsatz von 0,85 ℳ pro 100 kg in Kraft. Dresden, den 2. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes. (1523)

Im diesseitigen **Localverkehre** treten mit sofortiger Gültigkeit für Braunkohlen und Braunkohlenbriquettes in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahnwagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum nachstehende Ausnahme-Tarifsätze pro 100 kg bis auf Weiteres in Kraft:
Von Beutersitz nach Leipzig = 0,23 ℳ
„ Schönborn „ „ = 0,25 ℳ
Berlin, den 2. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1524)

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 10. August l. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Freiburg und Triberg einerseits und der Bayerischen Station Hammerau, sowie den Württembergischen Stationen Freudenstadt, Königsbronn und Tuttlingen andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Eisen- und Stahldraht in Ringen, Band-, Flach-, Quadrat-, Stab- und Rundeisen in Kraft; dieselben sind bei unseren betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Karlsruhe, den 5. August 1882. Generaldirection. (1525)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Eisenbahnverband. Zum Gütertarif treten am 1. September 1882 in Kraft:
Nachtrag XXVII zum Tarifheft 1,
„ XVII „ „ 2.
Dieselben enthalten, ausser den nach unserer Bekanntmachung vom 21. Juli cr. mit dem 1. September zur Einführung kommenden theilweis erhöhten Frachtsätzen für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bamberg und Ebersdorf, anderweite Frachtsätze für die Stationen Meiningen und Lichtenfels der Werrabahn, sowie Berichtigungen.
Bis zum Erscheinen der Nachträge, welche demnächst bei den Verbandsexpeditionen à 0,20 ℳ käuflich zu haben sein werden, ertheilt unser Tarifbüreau auf Anfragen Auskunft. Erfurt, den 3. August 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königl. Eisenbahndirection Erfurt. (1526)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Personen- und Gepäcktarif ist mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab der 6 Nachtrag zur Ausgabe gelangt, welcher neue Taxen für Tourbillets Herleshausen und Eisenach-Hersfeld und für Retourbillets im Verkehr zwischen Eisenach einer- und Eschwege, Hersfeld, Fulda, Gelnhausen, Hanau, Frankfurt a/M. andererseits enthält. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen, bei welchen auch der qu. Nachtrag zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu haben ist. Erfurt, den 2. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1527)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 15. d. M. tritt Nachtrag IX zum Gütertarifheft No. 5 in Kraft, welcher eine veränderte Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Eisenerze von Lichtenfels, Könitz und Unterwellenborn nach Marburg enthält. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 3. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1528)

Am 15. August d. Js. tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Transporte nach den Stationen Burgau, Hösbach, Rothenfels, Weilbach und Wertheim der Bayerischen Staatsbahn, sowie ermässigte Frachtsätze für Transporte nach der Station Gemünden und von den Zechen Hannover 1 und Massen. Preis 0,05 ℳ Elberfeld, den 5. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1529)

In dem seit 1. Mai cr. gültigen Staatsbahntarife für die Bezirke Köln (rechtsrheinisch)-Breslau erhöhen sich die Kilometerentfernungen für den Verkehr zwischen Dorstfeld, Dortmund Rh. und H., Frintrop und Unna-Königsborn einerseits und den diesseitigen Stationen der Strecken Stargard-Posen und Posen-Thorn-Bromberg incl. Moschin andererseits um 4—15 km vom 1. October cr. ab. Vom gleichen Tage ab erhöht sich die Entfernung in der Relation Kattowitz-Kray von 670 auf 970 km, Schebitz-Kirchen von 722 auf 822 km und Rothsürben Obercassel bei Bonn von 789 auf 889 km. Breslau, den 5. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1530)

Am 15. August cr. tritt der Nachtrag III zum Tarife vom 1. Mai 1881 für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Derselbe enthält:
I. Tarifsätze für Schlachtvieh nach Schulterblatt, Altona und Ottensen,
II. Ergänzung des Vorwortes und
III. Berichtigung des Nachtrages II.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter- und Gepäckexpeditionen, sowie das Auskunftsbureau der Staats-Eisenbahnverwaltung hier Bahnhof Alexanderplatz. Berlin, den 5. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1531 J)

Preussisch-Russischer Verband. Mit dem 13./1. August cr. tritt zu Heft IV des Tarifs vom 13./1. Mai 1880 der 1. Nachtrag in Kraft, wodurch die diesseitige Station Memel für den Verkehr mit Stationen der Moskau-Kursk Bahn in den Verband aufgenommen wird.
Von ebendemselben Tage ab tritt für zum Export bestimmte Sendungen von Getreide etc. von Stationen der Moskau-Kursk Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel an Stelle des Specialtarifs vom 10. März cr. n. St. ein neuer Specialtarif in Kraft. Verkaufsexemplare dieser Tarife sind auf den Verbandstationen zum Stückpreise von 0,10 ℳ zu haben. Bromberg, den 2. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1532 J)

Preussisch-Oberschlesischer Verband-Verkehr. Am 16. August cr. tritt zum Tarif für den Preussisch-Oberschlesischen Verband der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält: 1. Aenderung der besonderen Vorschriften Theil II B betreffs der Beförderung von Milch etc. und Fischen, den neueren Bestimmungen entsprechend; 2. die Aenderung der Verzeichnisse der Artikel zu den Ausnahmetarifen für Getreide etc., Eisen und Stahl (4) und Holz, Europäisches (5); 3. die Aenderung der Vorschrift für den Verkehr mit Station Altwasser des Königlichen Directionsbezirks Berlin; 4. anderweite directe Frachtsätze und Erweiterung des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches, zwischen den Stationen der K. O. und O. S. E.; 5. Einbeziehung der Stationen Culmsee, Mocker, Ostaszewo und Dt. Eylau Stadt als Verbandstationen; 6. Aufnahme von Grünberg i/Schl. B. F. E. in den Ausnahmetarif für Flachs und Hanf; 7. Aufhebung der Concurrenzfrachtsätze für Reppen und Rothenburg a/O. der M. P. E. und B. F. E.; 8. Berichtigungen. Die sub 3 und 6 bezeichneten Tarifänderungen sind bereits früher publicirt. Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,15 ℳ an den Billet-Expeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig l. Th., Elbing, Königsberg i/Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Coeslin, sowie durch Vermittelung der übrigen Billet-Expeditionen zu beziehen. Bromberg, den 5. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1533 J)

(Forts. d. offiz. Anzeigen a. S. 804 u. 812.)

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro Juli 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Görlitz, Lübeck-Büchen, K. E.-D. Magdeburg, Marienburg-Mlawka, Mecklenburgische Friedrich-Franz, Nordhausen-Erfurt, Oberhessische, Oels-Gnesen, Ostpreussische Süd-, Saal-, Unter-Elbe-, Weimar-Gera, Westholstein, Württemberg, Böhmische Nord-, Böhmische West-, Erzherzog Albrecht-, Fünfkirchen-Barcser, Kaschau-Oderberg, Mährische Grenz-, Mährisch-Schlesische Central-, Oesterreichische Nordwest-, Pilsen-Priesen und Holländische Eisenbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

(960) **Crefelder Eisenbahn.** Nachtrag III zum Local-Gütertarif.
Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Hessische Ludwigsbahn. Local-Gütertarif Theil II. Besondere Bestimmungen. Gültig v. 1/10. 81. Nachtrag II. Gültig v. 1/5. 82.

(1252) **Königliche Eisenbahndirection Elberfeld.** Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Localverkehr v. 15/2. 80. Einführung eines neuen Tarifs zum 1/7. 82.

(1264) **Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg.**
ad I. Localtarif.
Mit dem 1/7. tritt aus Anlass der Eröffnung der Strecke Thorn-Culmsee im Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg der Nachtrag 3 zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von Personen etc. v. 1/8. 81 in Kraft. Derselbe enthält:
a) Abänderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen.
b) Entfernungen für einige neu eröffnete Personen-Haltestellen auf den bisherigen Strecken.
c) Entfernungen für die neu zur Eröffnung gelangenden Stationen Mocker, Ostaszewo und Culmsee.
d) Andere Entfernungen für die Stationen der Strecke Pogegen-Memel, wodurch die bisherigen Seite 6 sub IV ad 2 des Kilometerzeigers aufgeführten Frachtzuschläge und der Ausnahmetarif für Getreide etc. im Anhange zum diesseitigen Gütertarif v. 1/4. 52 für die Station Memel aufgehoben werden.
e) Aenderungen und Berichtigungen.

(1208) **Königliche Eisenbahndirection Hannover.**
Nachtrag 7 v. 1/7. 82 zum Gütertarife v. 1/5. 81.
Aenderungen bezw. Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, des Nebengebühren-Tarifs und des Tarifs der Ueberführungsgebühren. Berichtigungen des Kilometerzeigers.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
Nachtrag I zum Local-Gütertarife Theil II, besondere Bestimmungen v. 15/3. 82. Gültig v. 1/8. 82.

(1153) **Galizische Carl-Ludwigbahn.** Localtarif. Nachtrag II zum Theil I. Tarifbestimmungen für die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen v. 15/9. 81 — giltig ab 15/6. 82 — enthält einzelne Abänderungen und Ergänzungen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.
Theil II zum Gebührentarif für den Gütertransport im Localverkehr der Oesterreichischen Linien. Gültig v. 1/6. 82. Aufgehoben wird hierdurch der Local-Gütertarif v. 1/10. 76.

Oesterreichische Staatseisenbahn. Nachtrag 6 zum Gebührentarife Heft 4 v. 1/1. 77. Enthaltend: 1. Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen der Localbahnen Chotzen-Leitomischl, Prelouc-Podol-Prachovic, Lobosic-Libochovic. 2. Tarifberichtigungen. Gültig vom Tage der Eröffnung.

II.

(1148) **Berlin-Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.**
Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/1. 82 (gültig v. 15/6. 82), enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Eckernförde, Gettorf, Husby, Mohrkirch, Rieseby, Sörup, Süderbrarup einer- und Sternschanze andererseits. (Altona-Kiel.)

Friesisch-Westfälischer Verband.
Der Gütertarif v. 1/5. 78 ist am 1/7. 82 vollständig (also auch für den Verkehr mit Hannoverschen Stationen) aufgehoben. (Oldenburg.)

(1175) **Hanseatisch-Schlesischer Verbands-Gütertarif.** Nachtrag IX v. 15/6. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(865) **Hessisch-Pfälzischer Verkehr.** IV. Nachtrag zum Gütertarif v. 1/10. 81. Theil II. Gültig v. 1/5. 82. (Hess.Ludwigsb.)

(1239) **Hannover-Westfälischer Verkehr.**
Gütertarif v. 1/7. 82. Preis 0,50 ℳ (Ha)

(1373) **Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Eisenbahnverband.**
Nachtrag 4 v. 15/7. 82 zu dem v. 1/5. 80 ab giltigen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren enthält:
Aufnahme neuer Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg in den Vieh- etc. Verkehr. Preis 0,05 ℳ (Berlin-Hamb.)

Mitteldeutscher Verband.
(1163) Nachtrag III zu Heft No. 4 v. 1/3. 82, giltig v. 1/7. bezw. 1/8. 82 ab, enthaltend Aenderungen und Berichtigungen der Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen, Frachtsätze für die Station Gottmadingen Bad. B., Frachtsätze für Melassetransporte von Wendessen Br. B., Beseitigung der Entfernungen und Sätze für Heidelberg Bad. B. im Verkehr mit den Thüringischen Bahnen.

(1257) Nachtrag XII zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/3. 80, giltig v. 1/7. 82 ab, enthaltend Frachtsatz für Rindvieh-Transporte zwischen Görlitz und Heidelberg. (Thüring.)

(1176) **Niederdeutscher Verband.**
Nachtrag 5 v. 1/7. 82 zum Vieh- etc. Tarife v. 1/5. 80.
Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der allgemeinen Tarifvorschriften. Neue Tarifsätze. (Ha)

(1254) **Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Güterverkehr.**
Nachtrag VI zum Tarif v. 1/12. 81, giltig v. 1/7. 82 ab, enthaltend Kilometerzeiger und Tarifsätze für Stationen Wülfel des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, Grossrudestedt und Stotternheim des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, Mattierzoll der Braunschweigischen Bahn, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Basalt-Pflastersteine und Basaltschlotter, geschlagene und ungeschlagene Chaussirungssteine), Frachtsätze für den Verkehr zwischen Leipzig (Thüring. Bhf.) und Leer, Ergänzung des Ausnahmetarifs 7 und Berichtigungen. (Thüring.)

(1048) **Ostsee-Eisenbahnverband.**
Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, gültig v. 1/6. 82. (Altona-Kiel.)

(1281) **Preussisch-Sächsischer Verkehr.**
Mit dem 1/7. 82 kommen zur Einführung:
1. Neue Sätze für Holz des Specialtarifs II zwischen Bisellen und Czersk einerseits und Dresden (S. St. B.) und Leipzig (B. A. B.) andererseits.
2. Anderweite ermässigte Frachtsätze zwischen Colberg und Degow einerseits und Dresden (S. St. B.) andererseits. (K. E.-D. Bromberg.)

Preussisch-Thüringischer Verband.
(1338) Nachtrag XVII zum Verbandsgütertarif v. 1/8. 78, giltig v. 15/7. bezw. 20/8. 82 ab, enthaltend Bestimmungen über die Abgabe der Strecke Cüstrin-Frankfurt a/O. an die Königliche Eisenbahndirection Berlin, Berichtigung des Vorworts zum Tarif, Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, Aufhebung verschiedener Tarifsätze für Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz (S. St. B.) und anderweite bezw. neue Tarifsätze für Gera, Plagwitz-Lindenau

und Zeitz, Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt einerseits und Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, der Oberschlesischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Märkisch-Posener und Niederschlesisch-Märkischen Bahn andererseits, sowie für Erfurt, Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt und Sömmerda (Nordh.-Erfurt. B.) einerseits und Bromberg und Thorn (O. S. B.) sowie Dobrilugk-Kirchhain, Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg (Kgl. Eisenb.-Dir.-Bez. Berlin) andererseits und Berichtigungen.

(1258) Nachtrag VI zum Verbandstarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/3. 80, giltig v. 1/7. 82 ab, enthaltend Ergänzung bezw. Berichtigungen des Vorworts, directe Tarifsätze für den Transport von Grossvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen etc.) in Wagenladungen zwischen Hildburghausen und Meiningen (Werrabahn) einerseits und Inowrazlaw (O. Schl.) und Posen (Oberschl. u. Märk.-Posener Bahn) andererseits, Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement. (Thüring.)

(1174) **Rheinischer Nachbarverkehr.** Ab 15/6. sind für diejenigen Verkehrsrelationen, für welche im Tarif die Uebergänge Altenessen, Heissen, Herne, Huckarde und Uerdingen vorgesehen sind und in welchen, da die genannten Uebergänge nur für den Wagenladungsverkehr dienen, eine directe Abfertigung von Eilgut und Frachtstückgut bisher nicht stattfand, directe Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut zur Einführung gekommen. (Köln rechtsrheinisch).

(1189) **Rheinisch-Thüringisch-Sächsischer Verbands-Gütertarif** v. 15/7. 78. Die Sätze für Cottbus und Peitz im Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Berlin haben auch im Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verkehr Gültigkeit, soweit sie billiger sind als die jetzt bestehenden Sätze des letzteren Verbandstarifs. (K. E.-D. Elberfeld.)

(1360) **Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr.** Nachtrag XIII zum Tarife v. 16/3. 80, giltig v. 15/7. 82 ab, enthaltend Berichtigung des Vorworts zum Tarife, Frachtsätze für die Station Grossheringen, theilweis erhöhte Sätze für die Stationen Halle und Weida des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, Aufhebung von Frachtsätzen für die Station Weida des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, und sämmtlichen Stationen der Sächsisch-Thüringischen Ost-Westbahn, ermässigte Frachtsätze des Stationstarifs für die Beförderung von Kohlen etc., neue bezw. regulirte Sätze des Ausnahmetarifs 5 für den Transport von Spiritus, Bestimmung über die Güterabfertigung im Verkehr zwischen Gera und Mohlsdorf, Station der Sächsischen Staatsbahn, Tarifberichtigungen. (Thüring.)

(1403) **Schlesisch-Süddeutscher Verband-Gütertarif** v. 1/5. 78. Für den Verkehr zwischen Bromberg und Thorn, Stationen der O. S. E. und einigen Württembergischen und Bayerischen Stationen treten v. 14/7. 82 ermässigte Sätze in Kraft. (Oberschl.)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.

(1047) Tarif für die Beförderung von Gütern, gültig vom 1/6. 82 (der Tarif v. 1/1. 78 nebst Nachträgen wird aufgehoben).

(1149) Nachtrag VII zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/4. 81 (gültig vom 15/6. 82) enthaltend: Aufnahme der Stationen Eckernförde, Flensburg, Gettorf, Husby-Kiel-Mohrkirch, Rieseby, Sörup, Suderbrarup der Kiel-Flensburger Eisenbahn. (Altona-Kiel.)

(1390) **Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband.** Einführung des Nachtrags XIII ab 15/7. 82. Enthaltend: neue resp. abgeänderte Frachtsätze für Hohenthurm, Erfurt, Gerstungen, Gera, Sömmerda, Werdau, Stettin sowie Aufhebung von Frachtsätzen für Erfurt (N. E.) und Berichtigungen. (Berlin-Anhalt.)

Süddeutscher Eisenbahnverband.

(1377) Nachtrag I v. 20/7. 82 zum Ausnahmetarife für den Transport von Holz und Rinden (Borke) zwischen Stationen der Kaiserin Elisabethbahn etc. einerseits und Stationen der Württembergischen, Saarbrücker etc. Bahn andererseits v. 1/10. 80.

Inhalt: Ermässigte Frachtsätze für Holztransporte ab Kaschau-Bingerbrück, Sätze für Rindentransporte ab Nagy-Tapolcsány und Neutra.

(1314) Im Verkehre mit Stationen der Böhmischen Westbahn tarifiren die Artikel: Leder, Felle und Häute v. 15/7. 82 an bei Aufgabe von 5 000 bezw. 10 000 kg pro Wagen nach Classe C1 bezw. C2. (K. E.-D. K. l.)

Südwestdeutscher Verbandsgütertarif v. 1/10. 81.

(1356) Nachtrag I zum Heft 7 (Badisch-Saarbrücker Verkehr) giltig v. 15/7. 82, enthaltend: Frachtsätze für Mannheim tr., Sätze des Ausnahmetarifs (für Eisen und Stahldraht in Ringen, Band-, Flach-, Quadrat-, Stab- und Rundeisen) im Verkehr von den Saarhütten-Stationen nach Freiburg i/Br. und Triberg, Frachtsätze für Eil- und Stückgut im Verkehr mit Martinstein und Berichtigungen. (Preis 0,10 *M.*) (Bad.)

(1244) Nachtrag II zum Heft 8 (Badisch-Pfälzischer Verkehr) gültig v. 1/7. 82, enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr der Pfälzischen Stationen Bliesdalheim-Herbitzheim und Gernsheim einerseits und den Badischen Stationen Mengen und Sigmaringen andererseits, anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mengen einerseits und Maximiliansau und Mutterstadt andererseits und Berichtigungen. (Preis 0,05 *M.*) (Bad.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Nachtrag IV zu den Entfernungstabellen und besonderen Frachtsätzen des 2. Hefts, Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Bahn einerseits und den Stationen des Verwaltungsbezirks der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (linksrheinische) [Betriebsamt Saarbrücken] andererseits, enthaltend: neue und theilweise geänderte Entfernungen, Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Steinkohlen, Roheisen und Erzen, Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigungen, v. 15/6. 82 ab eingeführt. Gratis. (Elsass-Lothring.)

(1303) **Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband.** Nachtrag XXVI zum Tarifheft 1 für den Güterverkehr vom 1/11. 77, giltig v. 15/7. bezw. 1/9. 82 ab, enthaltend anderweite, theilweis ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Amorbach, Aschaffenburg, Miltenberg, Frachtsätze für Oberneuburg, Kirchenlamitz, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Kronach und Ebersdorf, sowie zwischen Neusorg und Luckenau, neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 3a und b für Holz zwischen Erlangen, Georgensgmünd und Neustadt a. d. A. einerseits und den Werrabahnstationen andererseits, Ausnahmetarifsätze für den Transport von Schwerspath von Wernshausen nach Passau transit und für Kalktransporte von Aschaffenburg nach Grimmenthal, Druckfehlerberichtigungen, sowie Berichtigung des Vorworts zum Tarif. (Thüring.)

Westdeutscher Verband.

(808) Gütertarif (Theil II und Tarifhefte 1—5) v. 1/7. 82. Preis: Theil II 0,50 *M.* Heft 1 0,75 *M.* Heft 2 0,60 *M.* Heft 3 0,60 *M.* Heft 4 1,00 *M.* Heft 5 0,05 *M.*

(1289) Nachtrag 7 v. 15/7. 82 zum Vieh- etc. Tarife vom 1/12. 80.

Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften.

(1194) Nachtrag 28 v. 1/7. 82 zum Seehafen-Ausnahmetarife v. 1/6. 79.

Aufnahme der Artikel Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl zu den für Talg resp. Speck bestehenden Sätzen in den Tarif. (Ha)

III. A. 1.

(1229) **Berlin-Anhaltische mit Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Altona-Kieler Eisenbahn via Berlin bezw. Stendal-Magdeburg.** Nachtrag VII v. 1/7. 82 zum Verbands-Gütertarife v. 25/5. 78, enthält:

I. Aenderung der speciellen Tarifvorschriften.

II. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Halle B. A. einerseits und Spandau B. H. andererseits.

III. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Leipzig B. A. einerseits und Perleberg andererseits. Preis 0,05 *M.* (B. H.)

(1216) **Directer Gütertarif zwischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn und der Oels-Gnesener Eisenbahn.**

Zum genannten Tarif ist am 1/7. 82 ein Nachtrag X in Kraft getreten. Derselbe enthält anderweite bezw. ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen und Cokes. Preis 0,10 *M.* (Oels-Gnesen.)

(1315) **Nachbarverkehr zwischen der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** Tarif v. 10/10. 80.

Am 5/7. 82 ist Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält ausser einigen redactionellen Aenderungen, einige durch Umarbeitung der Localtarife bedingte Berichtigungen des Kilometerzeigers, diverse Tarifveränderungen und neue Frachtsätze für Sosnowice. (Breslau-Freiburg.)

(1206) **Staatsbahn-Verkehr.**

Zu dem Tarif für diesen Verkehr und zwar zu Heft 1 ist mit Gültigkeit v. 1/7. 82 der Nachtrag 9 erschienen. Derselbe enthält ausser Berichtigungen anderweite Frachtsätze für Dresden-Friedrichstadt und Grossenhain und neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Beelitz und Fürstenwalde. (K. E.-D. Frankf. a/M.)

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr.

Nachtrag 10 zum Gütertarif für diesen Verkehr ist mit Gültigkeit v. 1/7. 82 erschienen und enthält derselbe neben Berichtigungen neue Frachtsätze für die Station Schwebda des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. (K. E.-D. Frankf. a/M.)

(1265) **Staatsbahntarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Directionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der O. S. E. andererseits** v. 1/10. 81.

Die See-Exporttarife für Blei, Zink etc. finden v. 1/7. 82 ab bei rechtzeitiger Verschiffung der Transporte nicht nur nach ausserdeutschen, sondern auch nach Deutschen Häfen Anwendung.

Staatsbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen der **Oberschlesischen Eisenbahn** andererseits v. 1/5. 82.

Die Strecke Bodelschwingh-Herne H. wird für den Verkehr geschlossen. (Oberschles.)

(1212) Staatsbahntarif zwischen den Bezirken **Bromberg** und **Berlin.**

Mit dem 1/7. 82 tritt der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

a) Anderweite zum Theil erhöhte Entfernungen für die Stationen Altwasser und Waldenburg.

b) Ermässigte Frachtsätze für Getreide und Holz des Specialtarifs II im Verkehr mit den Stationen der ehemaligen Berlin-Stettiner Bahn.

c) Ermässigte Frachtsätze für die Stationen Colberg und Degow.

d) Neue Ausnahmesätze für Getreide und Holz des Specialtarifs I und Braunkohlen für die Stationen Frankfurt a/O., Lebus und Podelzig.

e) Bestimmung über Aufhebung von Sätzen.

f) Berichtigungen.

g) Bereits früher publicirte Tarifänderungen.

(K. E.-D. Bromberg.)

(1235) Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** andererseits.

Neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. (K. E.-D. Elberfeld.)

(1253) Staatsbahn-Verkehr zwischen den Bezirken **Elberfeld** und **Magdeburg.**

Einführung des I. Nachtrags zum Gütertarif v. 1/5. 82. (K. E.-D. Elberfeld.)

Verkehr zwischen den Directionsbezirken **Hannover** und **Elberfeld.**

(1317) Nachtrag 1 v. 1/7. 82 zum Gütertarife v. 1/4. 82.

Entfernungen für die neu aufgenommene Station Littfeld des Directionsbezirks Elberfeld. Ergänzungen des Ausnahmetarifs B. Ergänzungen zu einzelnen Stationsnamen. Berichtigung von Druckfehlern. Aenderungen in dem Verzeichniss der Artikel des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II. (Ha)

Verkehr zwischen den Directionsbezirken **Hannover** und **Köln (rechtsrheinisch).**

(1334) Nachtrag 1 v. 1/7. 82 zum Gütertarife v. 1/4. 82.

Aufhebung bestehender Tarife. Ergänzungen bezw. Berichtigungen des Kilometerzeigers. Ergänzungen der Stations-Tariftabellen. (Ha)

Verkehr zwischen den Directionsbezirken **Hannover** und **Köln (linksrheinisch).**

(1288) Nachtrag 1 v. 1/7. 82 zum Gütertarife v. 1/4. 82.

Berichtigungen bezw. Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Stations-Tariftabellen. (Ha)

Verkehr zwischen den Directionsbezirken **Hannover** und **Oldenburg.**

(1318) Nachtrag 1 v. 1/7. 82 zum Gütertarife v. 1/4. 82.

Ergänzungen des Kilometerzeigers. Berichtigungen der Stations-Tariftabellen. (Ha)

(786) Staatsbahn-Gütertarif für die Directionsbezirke **Hannover-Oberschlesien** v. 1/6. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(768) Staatsbahn-Gütertarif für die Directionsbezirke **Oldenburg-Oberschlesien** v. 1/6. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(904) Nachtrag I zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Directionsbezirks Berlin, Berliner Bahnhöfen, Breslau O. S. E. und Lichterfelde B. P. M. einerseits und Stationen der Königl. Militär-Eisenbahn andererseits v. 1/6. 82. (K. E.-D. Berlin.)

Staatsbahnverkehr.

(1014) Die in dem vom 1/5. 82 an giltigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg** sowie der **Marienburg-Mlawkaer Bahn** andererseits auf Seite 166—168 und 170—172 in Schnitttafel I und II sub B aufgeführten Schnittsätze des Ausnahmetarifs I für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II für die Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn erleiden mit dem 15/7. 82 eine Erhöhung von 0,06 bis 0,13 *M.* pro 100 kg. (K. E.-D. K. l.)

(1330) Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (linksrheinisch) und Berlin. Nachtrag II vom 1/7. 82 enthaltend:

1. Bestimmung über die Frachtberechnung für Schnellzugs-Eilgüter nach und von Berlin loco und transit.

2. Anderweite Entfernungen für die Station Berlin Dresdener Bahnhof.

3. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 2 (Eisen u. Stahl, auch verzinkt) nach Berlin Dresdener Bahnhof.

4. Berichtigungen.

Soweit Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze durch diesen Nachtrag eintreten, findet derselbe erst mit dem 15/8. 82 Anwendung. Preis 0,10 *M.* (K. E.-D. K. l.)

(1330) Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch) und Magdeburg (incl. der Berliner Ringbahn) v. 1/5. 82. Nachtrag II v. 1/7. 82 enthaltend:

1. Bestimmung über die Frachtberechnung für Schnellzugs-Eilgüter nach und von Berlin loco und transito.

2. Anderweite Entfernung für die Stationen Berlin Potsdamer Bahnhof und Berlin Dresdener Bahnhof.

3. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 2 (Eisen u. Stahl, auch verzinkt) nach Berlin Potsdamer und Dresdener Bahnhof.

4. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisenerz etc.) nach Berlin Potsdamer Bahnhof.

5. Berichtigung des Haupttarifs. Preis 0,10 *M.*

Soweit durch den vorliegenden Nachtrag Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze eintreten, findet derselbe erst mit dem 15/8. 82 Anwendung. (K. E.-D. K. l.)

(1198) Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Magdeburg** andererseits, giltig v. 1/7. 82.

Die Bestimmungen und Beförderungspreise folgender Tarife nebst Nachträgen, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet, werden hierdurch aufgehoben:

1. Der Vieh- etc. Tarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband v. 1/4. 80.

2. Der Vieh- etc. Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Eisenbahnverband v. 1/5. 80.

3. Der Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif v. 1/1. 80. Preis 0,05 *M.* (K. E.-D. K. l.)

(1200) Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahnen** andererseits vom 1/7. 82. Preis 0,10 *M.*

Die Bestimmungen und Beförderungspreise nachstehender Tarife nebst Nachträgen, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet, sowie die Station Holzminden beziehen, werden hierdurch aufgehoben und zwar:

1. Der Vieh- etc. Tarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband v. 1/4. 80.

2. Der Vieh- etc. Tarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband v. 1/3. 80.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze eintreten, findet derselbe erst mit dem 1/8. 82 Anwendung. (K. E.-D. K. l.)

(758) Am 1/6. 82 sind zu dem v. 1/5. 82 ab giltigen Gütertarife (Theil II) für den Staatsbahnverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Berlin** verschiedene Berichtigungen in Kraft getreten, welche u. A. für die Stationen Altwasser und Sagan Frachtermässigungen, dagegen für die Station Waldenburg i/Schl. und im Ausnahmetarif 3 (Eisen und Stahl des Specialtarifs II) für die Station Westend, sowie in einzelnen anderen Fällen Frachterhöhungen aufweisen. (Köln rechtsrh.)

(964) Am 1/6. 82 ist für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** andererseits ein neuer Tarif in Kraft getreten, während gleichzeitig sämmtliche bis dahin bestandenen directen Tarifsätze für den Eil- und Frachtgüterverkehr aufgehoben worden sind.

Der neue Tarif enthält gegenüber den bisherigen Tarifen fast durchweg Frachtermässigungen; soweit durch denselben Frachterhöhungen herbeigeführt worden, sind die betreffenden neuen Frachtsätze erst am 1/7. 82 in Kraft getreten. Preis 0,40 *M.* (Köln rechtsrh.)

III. A. 3.

(1339) **Badisch - Württembergischer Gütertarif** v. 1/5. 82. Nachtrag I hierzu, giltig v. 15/7. 82, enthaltend Berichtigungen, Frachtsätze für Epfendorf und Kirchentellinsfurt, Ausnahmefrachten für Holztransporte (A.-T. 1), Kohlentransporte (A.-T. 2), Salztransporte (A.-T. 3) und die Beförderung von Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzeln (A.-T. 5). Preis 0,15 *M.* (Bad.)

(843) IV. Nachtrag zum Uebernahmetarif No. 1 für den Güterverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Gustavsburg transit andererseits. Giltig v. 1/5. 82. (Hess. Ludwigsb.)

(1299) **Königliche Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische), Hessische Ludwigsbahn und Königlich Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen.** Nachtrag II v. 1/7. 82 zum Gütertarife Heft III v. 1/2. 81. Enthaltend:

1. Theilweise geänderte Frachtsätze für die Stationen der Moselbahn im Verkehr mit Ludwigshafen a/Rh.

2. Frachtsätze für den Eil- und Stückgutverkehr Ludwigshafen a/Rh.-Martinstein.

3. Theilweise veränderte Frachtsätze des Specialtarifs III für Bobenheim, Frankenthal und Oggersheim.

Preis 0,05 *M.*

Aufgehoben werden hierdurch die bezüglichen Sätze des Haupttarifs und des dazu erschienenen Nachtrags. (K. E.-D. K. l.)

(1336) **Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr.** Nachtrag V v. 1/7. 82 zum Gütertarifheft II v. 1/1. 81. Inhalt:

1. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Linie Hanau-Babenhausen-Hainstadt, Klein-Auheim und Seligenstadt a/Main.

2. Anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Griesheim a/M. und Höchst a/M.

3. Frachtsätze für die Stationen Martinstein mit Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt.

4. Bemerkungen.

Preis 0,05 ℳ Die zum Theil erhöhten Frachtsätze treten erst am 15/8. 82 in Kraft. (K. E.-D. K. l.)

III. B. 1.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-Schlesische Nordbahn und Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Nachtrag IV zum Tarife für den directen Eil- und Frachtgüter-Verkehr v. 1/4. 78 zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn einerseits und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn andererseits, giltig v. 1/6. 82.

Inhalt:

1. Ermässigung des Frachtsatzes für Holz des Specialtarifes 2 in der Relation Ziegenhals-Ostrau.

2. Ermässigte Frachtsätze für Eisen und Stahl etc., dann Eisen- und Stahlwaaren etc. in der Relation Oderberg-Jägerndorf.

Neuauflage des Tarifes für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr v. 10/9. 81 für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie lebenden Thieren zwischen Wien (Nord- und Staatsbahnhof) sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, dem Lagerhause der Stadt Wien und Wien (St. Marx) einerseits und den im Tarife enthaltenen Galizischen Stationen andererseits. (K. Ferd.-Nordb.)

III. B. 2.

(913) **Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr.**

Die Nachträge I zu den Heften 1, 2 und 3 und zum Ausnahmetarife für Borstenviehsendungen v. 1/1. 82, giltig ab 1/6. 82, enthalten Ergänzungen, namentlich der Ausnahmetarife für Eisen, Spiritus, Petroleum. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

(912) **Galizischer Gemeinschaftsverkehr.**

Nachtrag I zum Tarife v. 1/5. 81, giltig ab 1/6. 82, enthält Aenderungen und Ergänzungen, namentlich des Ausnahmetarifes für Spiritus. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

III. C. 2.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.)

An Stelle der ersten Ausgabe des Theil I v. 1/11. 79 sammt Nachträgen sind mit Gültigkeit v. 1/6. 82 ab neue „Allgemeine Bestimmungen (Betriebsreglement sammt Zusatzbestimmungen, allgemeine Tarifvorschriften und Güterclassification) für den Güterverkehr“ zur Einführung gekommen. Preis 1 ℳ (Els.-Lothr.)

(1132) **Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.** Nachtrag XIV v. 1/7. 82 zum Verbands-Gütertarife v. 1/1. 80, enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.

II. Erweiterung des Ausnahmetarifs No. 11 für Borkentransporte.

III. Ausnahmetarif No. 14 für Melonentransporte.

IV. Tarifirung von Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc.

V. Ergänzung des Kilometerzeigers.

VI. Anderweite Lieferfrist-Tabelle für den Verbandverkehr. Gratis. (Berlin-Hamburg.)

(885) **Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr.**

I. Nachtrag zum Heft 1 v. 1/2. 82, giltig ab 1/6. 82, enthält Aufnahme der Stationen Lemberg pod zamk. und Przeworsk. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

(1232) **Ostdeutsch-Böhmischer Verbands-Gütertarif.** Heft 2 v. 1/12. 80.

a) Nachtrag II zum Theil 2 Heft 2, enthaltend:

1. Ausnahmetarif für Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen.

2. Neue Tariftabellen für Eger (B. E. B.), Franzensbad (B. E. B.), Komotau (B. E. B.), Eger (K. F. J. B.), ferner theilweise neue Frachtsätze für die Stationen Eisenstein, Kaznau, Klattau, Pilsen und Tremosna (P. P. E.).

3. Ermässigte Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III.

4. Aufnahme der Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg (N. Schl. M. E.) in den Tarif.

5. Ermässigte Frachtsätze für den Ausnahmetarif 4, Kaolin.

6. Eliminirung der Station Rakonic der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn aus dem Verbandtarif mit 1/9. 82.

7. Eliminirung der Station Ziegenhals der Mährisch-Schlesischen Centralbahn aus dem Verbandtarif mit dem 1/9. 82.

Preis 0,10 ℳ (Oberschles.)

(1383) **Ostdeutsch-Ungarischer Verband.**

Der Ostdeutsch-Ungarische Verbands-Gütertarif Theil II (A. Classentarif v. 1/1. 80 nebst Nachtrag 1—VI) sowie die Tarifsätze der Oesterreichischen Staatsbahn-Stationen Györ (Raab), Moson (Wieselburg) und Uj-Szöny (Neu-Szöny) im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarif Theil II v. 1/1. 80 nebst Nachträgen sind durch den rubricirten Verbands-Gütertarif Theil II Heft 1 ersetzt.

Derselbe enthält Tarifsätze für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Ungarischen Staatseisenbahnen, der Ungarischen Nordostbahn, der Alföld-Fiumaner Eisenbahn, der Ersten Siebenbürger Eisenbahn und Arad-Körösvölgyer Eisenbahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn bezw. Mährisch-Schlesischen Centralbahn, des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn und der Station Görlitz S. St. andererseits. Gültig v. 1/7. 82. Preis 0,90 ℳ (Oberschles.)

III. D.

(1152) **Badisch-Schweizerischer Güterverkehr.**

VI. Nachtrag zu den Gütertarifen für den Verkehr zwischen Basel Bad. Bahnhof loco und transit einerseits und Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Bahnen andererseits v. 1/1. 80, enthaltend Taxen für die neu eröffnete Station Gilly-Bursinel der Westschweizerischen und Simplonbahn, giltig v. 1/7. 82. Gratis. (Bad.)

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.

(1408) Nachtrag I v. 15/7. 82 zum Gütertarife Heft I v. 1/10. 81, enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Bestimmungen, des alphabetischen Waarenverzeichnisses und Berichtigungen der Nebenkosten.

2. Tabelle der Nebengebühren der Grossen Belgischen Centralbahn.

Preis 0,05 ℳ

Nachtrag II v. 15/7. 82 zum Gütertarife Heft II v. 1/10. 81, enthält:

1. Ergänzung der Vorbemerkungen.
2. Umexpeditions-Sätze für Welkenraedt trst. (westlich).
3. Umexpeditions-Sätze für Welkenraedt trst. (östlich).
4. Anderweite Frachtsätze für die Stationen Bubenc, Bubna, Kralup und Prag.
5. Anderweite Frachtsätze für die Stationen Pilsen und Pilsenetz.
6. Aufnahme neuer Stationen:
   a) in den Ausnahmetarif 5 a (für Wolle).
   b) in den Ausnahmetarif 5 b (für Wolle).
7. Aufnahme der Station Wien in den Ausnahmetarif 8 (für Wein).
8. Anderweite Ausnahme-Frachtsätze für Prag und Aufnahme der Stationen Gand local und Gand transit in den Ausnahmetarif 9 (Eisen).
9. Ausnahmetarif 10 (für Melasse).
10. Aufnahme der Station Szegedin in den Ausnahmetarif 11 (Geflügel).
11. Ausnahmetarif 12 (Glaswaaren).
12. Ausnahmetarif 13 (Mineralwasser).
13. Ausnahmetarif 14 (Margarin).
14. Aufnahme der Station Welelib.
15. Aufnahme der Budapester Communal-Lagerhäuser.
16. Aufnahme der Station Budapest (Donauufer-Frachtenbahnhof).
17. Verzeichniss der im Innern der Städte errichteten, im Tarif nicht bezeichneten Expeditionsstellen einzelner Stationen der Belgischen Staatsbahn.
18. Verzeichniss der im Tarife nicht aufgeführten Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn unter Angabe der Verbandstation, deren Tarifsatz hierfür zur Anwendung kommen muss.
19. Verkehrsbeschränkungen für Stationen Belgischer Bahnen.
20. Berichtigungen und Ergänzungen.
21. Ausscheiden der Station Budapest-Ferenczváros der Ungarischen Staatsbahn aus dem Verbande.

Preis 0,70 ℳ Sofern Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Taxen bis zum 1/9. 82 in Wirksamkeit.

(1161) Nachtrag I v. 1/7. 82 zum Gütertarife Heft III v. 1/3. 82, enthaltend ermässigte Taxen von Stationen der Ungarischen Nordostbahn, an Stelle der bezüglichen Taxen des Tarifes v. 1/3. 82. Preis 0,05 ℳ

(1418) Nachtrag II v. 15/7. 82 zum Gütertarife Heft III v. 1/3. 82 enthält: Aufnahme von Stationen der Ungarischen Staatseisenbahn (Rakos-Ujszászer Linie). Preis 0,05 ℳ (K. E.-D. K. l.)

Belgisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Nachtrag I zu Heft III v. 1/7. 81, enthaltend Aenderungen und Berichtigungen, gültig v. 15/6. 82 an. Gratis. (Els.-Lothr.)

Belgisch-Südwestdeutscher Verband.

Nachtrag I v. 1/7. 82 zum Gütertarife Heft VI a v. 1/5 82, enthaltend:

1. Ausnahme-Frachtsätze für Petroleum und Naphta im Verkehr mit Maxau loco.
2. Berichtigungen.
Preis 0,05 ℳ.
(1173) Die Herausgabe der zum 1/6. 82 angekündigten neuen Belgisch-Südwestdeutschen Güter-Tarifhefte VI b und VII b kann erst zum 1/7. 82 erfolgen und bleiben bis dahin die bisherigen Tarife in Kraft.
Heft VI b 1. Abtheilung, enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Belgischen Stationen einerseits und Stationen der Badischen Staatsbahn andererseits.
Preis 2 ℳ.
Heft VI b 2. Abtheilung, enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn einerseits und Stationen der Badischen Staatsbahn andererseits, unter Aufhebung des Tarifes v. 1/8. 79, nebst Nachträgen.
Preis 0,85 ℳ.
Heft VII b 1. Abtheilung, enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Belgischen Stationen (excl. der Grossen Belgischen Centralbahn) einerseits und Stationen der Württembergischen Staatsbahnen andererseits, unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes v. 1/9. 79.
Preis 0,50 ℳ = 0,65 Frcs.
Heft VII b 2. Abtheilung, enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn einerseits und Stationen der Württembergischen Staatsbahnen andererseits, unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes v. 1/9. 79.
Preis 0,20 ℳ = 0,25 Frcs. (K. E.-D. K. l.)

(1414) **Deutsch-Belgischer Güterverkehr.**
Die im Hefte III des Deutsch-Belgischen Gütertarifes vom 1/1. 81 resp. dessen Nachträgen für die Station Antwerpen (Entrepôt und Bassins) loco und transit befindlichen Frachtsätze haben v. 15/7. 82 an auch für die Station Antwerpen (Sud) bezw. Antwerpen (Sud) trans. der Belgischen Staatsbahn via Herbesthal bezw. Bleyberg Gültigkeit. (K. E.-D. K. l.)

(1049) **Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard-Chiasso** v. 1/6. 82. Einführung:
1. des Allgemeinen Gütertarifs Theil I und III;
2. eines Ausnahmetarifs für Steinkohlen und Cokes;
3. eines Ausnahmetarifs für Lebensmittel. (K. E.-D. Elberfeld.)

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.
Reglementarische Bestimmungen und Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien via Peri-Brenner und Pontebba und via Chiasso-Gotthard v. 1/6. 82 ab eingeführt:
a) Theil I. Reglementarische Bestimmungen und Tarifvorschriften. Preis 1 ℳ.
b) Theil III. Tariftabellen für den Verkehr via Chiasso-Gotthard. Preis 1 ℳ.
c) Lebensmitteltarif. Preis 20 ₰.
d) Provisorischer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, ferner der Königlich Sächsischen Staats- sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen einerseits und Chiasso transit andererseits via Lindau-Gotthard. Preis 25 ₰. (Elsass-Lothr.)

(1350) **Deutsch-Polnischer Tarif.**
Mit dem 15/7. 82 tritt der Nachtrag 2 zu Heft 4 in Kraft, derselbe enthält ausser früher publicirten Tarifsätzen:
1. directe Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Weichselbahn;
2. einen Ausnahmetarif für den Transport von Bleiweiss, Zinkweiss, Farbholzextracten, Kupfervitriol und Jutesäcken;
3. einen Ausnahmetarif für den Transport von: Alaun, Bleicherde, Soda, Potasche, Salzsäure, Schwefel (roh), Harz, Pech, Theer und Farbholz. (K. E.-D. Bromberg.)

Englisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
(1357) Nachtrag II zum Heft I v. 1/6. 81 wurde am 15/7. 82 eingeführt. Inhalt: Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und der Waarenclassification. Preis 0,10 ℳ. (Es bleibt jedoch die bisherige Tarifirung noch bis zum 1/9. 82 in Kraft, soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten.)
Nachtrag III v. 15/7. 82 zum Tarifheft V, enthaltend:
1. Aenderung des Verzeichnisses der zu den einzelnen Ausnahmetarifen gehörigen Waarengattungen.
2. Anderweitige Bezeichnung der Ausnahmetarife 7, 8, 9, 10, 11 und 12.
Preis 0,05 ℳ.
Nachtrag II v. 15/7. 82 zum Tarifhefte VIII enthaltend:
1. Aenderung des Verzeichnisses der zu den einzelnen Ausnahmetarifen gehörigen Waarengattungen.
2. Anderweitige Bezeichnung der Ausnahmetarife 7, 8, 9, 10, 11 und 12.
Preis 0,05 ℳ.
Nachtrag II v. 15/7. 82 zum Tarifheft IX. Inhalt:
1. Aenderung des Verzeichnisses der zu den einzelnen Ausnahmetarifen gehörigen Waarengattungen.
2. Anderweitige Bezeichnung und Ergänzung der Ausnahmetarife 7, 8, 9, 10, 11 und 12. — No. II des Tarifheftes.
3. Ergänzung der Ausnahme-Frachtsätze unter No. II des Tarifheftes (neue Ausnahmesätze für Heidelberg).
Preis 0,05 ℳ.
Nachtrag III v. 15/7. 82 zum Tarifhefte X, enthaltend:
1. Aenderung des Verzeichnisses der zu den einzelnen Ausnahmetarifen gehörigen Waarengattungen.
2. Anderweitige Bezeichnung der Ausnahmetarife 7, 8, 9, 10, 11 und 12.
Preis 0,05 ℳ.
(1251) Nachtrag I v. 1/7. 82 zum Tarifhefte IV, enthaltend: Aenderung des Verzeichnisses der zu den einzelnen Ausnahmetarifen gehörigen Waarengattungen und anderweitige Bezeichnung der Ausnahmetarife 7, 8, 9, 10, 11 und 12.
Preis 0,05 ℳ. (K. E.-D. K. l.)

(1193) **Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.**
Zum Gütertarife (Theil I) ist ein v. 1/6. resp. 15/7. 82 gültiger Nachtrag (I) herausgegeben. Derselbe enthält:
I. Berichtigungen.
II. Aenderung des § 48 des Vereins-Betriebsreglements und der Anlage D zu § 48.
III. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification. Preis 0,25 ℳ. (Köln rechtsrh.)

(1130) **Norddeutsch-Schweizerischer Verbands-Gütertarif** v. 1/12. 80. Nachtrag III zum Heft II giltig v. 1/7. 82, enthaltend Aenderungen zum Nachtrag 1. Gratis. (Bad.)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr.
(1413) Die im Hefte III des Gütertarifes v. 15/9. 80 resp. dessen Nachträgen für die Station Antwerpen (Entrepôt und Bassins) loco und transit befindlichen Frachtsätze haben v. 15/7. 82 ab auch für die Station Antwerpen (Sud) bezw. Antwerpen (Sud) transit der Belgischen Staatsbahn via Herbesthal Gültigkeit. (K. E.-D. K. l.)
(1259) Nachtrag V v. 1/7. 82 zum Tarifhefte I v. 1/1. 80. Enthaltend: Ergänzung der Güterclassification. Preis 0,05 ℳ.
Nachtrag VII v. 1/7. 82 zum Tarifhefte II v. 15/9. 80. Enthaltend:
1. Aufnahme der Stationen Niederbreisig und Salzig des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (linksrh.) und der Stationen Düsseldorf (Käshof) und Mehrhoog des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (rechtsrh.) in den Verbandsverkehr.
2. Aufnahme neuer Stationen der Belgischen Staatsbahn in den Verbandsverkehr.
3. Aufnahme neuer Stationen der Belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Borke (Gerberlohe) in Wagenladungen von 5 000 kg.
4. Berichtigungen und Ergänzungen.
Preis 0,15 ℳ.
Nachtrag VII v. 1/7. 82 zum Tarifhefte III v. 15/9. 80. Enthaltend:
1. Aufnahme der Stationen Niederbreisig und Salzig des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (linksrh,) und Düsseldorf (Käshof) und Mehrhoog des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (rechtsrh.) in den Verbandsverkehr.
2. Aenderung in der Anwendung der Schnittfrachtsätze für den Verkehr der Stationen der Linie Dorsten-Quakenbrück des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (rechtsrh.).
Preis 0,05 ℳ. (K. E.-D. K. l.)

(1279) **Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Englischer Verkehr.**
Nachtrag II v. 1/7. 82 zum Gütertarif v. 1/6. 81.
Inhalt: Aenderung der Lieferfristen auf den Deutsch-Belgischen Strecken, Ergänzung der Tariftabellen durch Aufnahme der Stationen Niederbreisig und Salzig des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Station Düsseldorf (Käshof) des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III und des Ausnahmetarifs 4 für den Verkehr der rechtsrheinischen Stationen Dillenburg, Ehringshausen, Herborn, Sinn und Wetzlar.
Preis 0,05 ℳ. (K. E.-D. K. l.)

(983) **Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr.**
10. Nachtrag zum Tarifheft 1 vom 1/1. 80,
5. „ „ „ 2 „ 1/1. 80,
8. „ „ „ 3 „ 20/1. 80,
6. „ „ „ 4 „ 20/1. 80,
giltig ab 1/6. 82, enthalten Aufnahme der Stationen Lemberg pod zamk. und Przeworsk. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

(852) **Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verbandgüterverkehr.** Nachtrag V zum Theil II Heft 2 v. 1/1. 80, giltig ab 1/6. 82, enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen, dann neue Ausnahmesätze für Heringe. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

(851) **Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr.** Nachtrag IV zum Tarifheft II v. 1/2. 79, giltig ab 1/6. 82, enthält einzelne neue ermässigte Frachtsätze. (Galizische Carl-Ludwigb.)

IV.

(1223) **Eisen und Stahl.** Die im Gütertarife v. 1/5. 82 für den Staatsbahnverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direc-

tionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg andererseits enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3a und b für Eisen und Stahl des Specialtarifs I bezw. II im Verkehr mit Kirchen finden vom 20/6. 82 ab auch im Verkehr mit Herborn Anwendung. (Köln rechtsrh.)

(1234) **Eisenerz.** Neue Sätze des Ausnahmetarifs C für Eisenerz von Scherfede nach den Hochofenstationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. (K. E.-D. Elberfeld.)

(1137) **Erze.** Vom 15/6. 82 ab sind für den Transport roher Erze (Zinkblende) in Wagenladungen à 10 000 kg von Kufstein nach den nachbezeichneten Stationen die beigesetzten Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gekommen und zwar:

nach Berge-Borbeck und Neumühl . . . . . . 1,87 M,
nach Dortmund, Stolberg (Rh.) und Stolberg-Mühle 1,84 „
nach Oberhausen, Stolberg (B. M.) und Stolberg-Hammer . . . . 1,85 „
nach Bergisch-Gladbach . . . . 1,73 „

pro 100 kg. (Köln rechtsrh.)

(1124) **Flachs.** Tarif für die Beförderung von Flachs etc. zwischen Moskau und Wjasma einerseits und Deutschen Stationen andererseits via Brest-Grajewo-Korschen-Thorn.

Vom 5/7. 82 tritt der Nachtrag 1 in Kraft, derselbe enthält:

1. Aufnahme der Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg des Bezirks Berlin.
2. Bestimmung, betreffend die Anwendung der Transit-Frachtsätze.
3. Abänderungen des Haupttarifs. (K. E.-D. Bromberg.)

Getreide. Uebernahmetarif für den Transport von Getreide etc. von Oesterreichisch-Ungarischen Stationen nach Lindau transit, Vorarlberg und der Schweiz. Giltig v. 1/8. 82. Der Tarif für den Schweizerisch-Vorarlberg-Oesterreichisch-Ungarischen Getreideverkehr v. 1/10. 79 mit Nachträgen I und II tritt hierdurch ausser Kraft. (15 kr.)

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberg-Schweizerischer Getreideverkehr. Ausnahmetarif. Giltig v. 1/8. 82. (15 kr.)

Galizisch-Schweizerisch-Südbadischer Getreideverkehr. Ausnahmetarif. Giltig v. 10/8. 82. (5 kr.)

Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr. Heft II. Ausnahmetarif. Giltig v. 10/8. 82. (15 kr.) (K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb.)

Getreide. Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Getreide-Ausnahmetarife IV und XIb und Anhang zum Ausnahmetarif IV. Giltig v. 1/8. 82. (K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb.)

(969) **Getreide.** Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Leinkuchen etc. tarifiren hinfort nicht mehr nach Specialtarif II, sondern nach den Sätzen des Ausnahmetarifs für Kleie sub B des Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarifs Theil II B. (Getreide etc.) (Oberschles.)

(1270) **Getreide.** Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten etc. bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Bezahlung der Fracht hierfür von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Galizischen Carl-Ludwigbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn Oesterreichische und Rumänische Linien nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Stettin transito seewärts, giltig v. 20/7. 82. 0,10 M.

Aufgehoben wird durch diesen Tarif: Der Getreidespecialtarif von Galizien und Rumänien, bezw. für Russische Provenienzen nach den Seehäfen, Tarifheft II v. 1/10. 77 nebst Anhang und den dazu gehörigen Nachträgen 1—4, nur die darin auf Seite 8 enthaltenen Frachtsätze von Krakau nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde, sowie die im 2. Nachtrage hierzu v. 1/7. 78 aufgenommenen Tarifsätze von den Stationen der Königlich Rumänischen Eisenbahn nach allen Seehafenstationen bleiben bei Beobachtung der für den See-Exporttarif giltigen Controlvorschriften noch bis zum 31/8. 82 in Kraft. (Oberschles.)

(1438) **Holz.** Nach der Verfügung v. 22/7. 82 tritt mit dem heutigen Tage bis zum Schluss dieses Jahres ein Ausnahmetarif für Langholz dergestalt in Kraft, dass bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung mindestens für 10 000 kg zu entrichten ist. (K. E.-D. Bromberg.)

(1220) **Holz.** Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr.

Der Schnittsatz für Herne S. St. tritt ausser Kraft.

Ausnahmetarif zwischen Bárcs, Station der K. K. priv. Südbahn einerseits und Breslau O. S. E. und B. S. F. E. andererseits für den Transport von Binder- und Nutzholz in Höhe von 2,45 M. pro 100 kg v. 1/7. 82. (Oberschles.)

Holzzeugmasse. Mit Gültigkeit v. 1/6. 82 ist für die Beförderung feuchter Holzzeugmasse von Scheer, Station der Württembergischen Staatseisenbahn, nach Napoleonsinsel, Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen der Tarifsatz von 85,00 M. für 10 000 kg zur Einführung gelangt. (Els.-Lothr.)

(1049) **Lebensmittel.** Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen in Eilfracht aus Italien nach Deutschland. (K. E.-D. Elberfeld.)

Lebensmittel. Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Belgien und England via Chiasso-Gotthard v. 1/6. 82 Preis 20 Cts. (Els.-Lothr.)

Mehl und Reps. Der mit Gültigkeit v. 15/12. 81 eingeführte Ausnahme-Frachtsatz für Mehlsendungen in Ladungen von 10 000 kg ab Budapest (Oesterr. Staatsbahn) nach Paris (La Villette und Reuilly) von 70,00 Frcs. pro Tonne ist ab 1/6. 82 auch für Mehlsendungen ab Budapest (Oesterr. Südbahn) sowie Veleucze (Oesterr. Südbahn), ferner für Repstransporte in Ladungen von 10 000 kg ab Budapest (Oesterr. Staatsbahn), Budapest und Veleucze (Oesterr. Südbahn) eingeführt worden. Ferner findet derselbe unter Zuschlag von 1,08 Frcs. für 1 000 kg auch Anwendung für Mehl- und Repssendungen von 1 000 kg pro Wagen ab Budapest, Donauufer-Frachtenbahnhof und Communal-Lagerhäuser, Stationen der Ungarischen Staatseisenbahn, nach Paris (La Villette und Reuilly). (Els.-Lothr.)

(1055) **Schwefelkies.** Am 1/6. sind für die Beförderung von Schwefelkies in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Stationen Lintorf, Schwelm und Grevenbrück nach der Bayerischen Staatsbahn-Station Passau trans. directe Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung gekommen.

Dieselben betragen:

von Lintorf nach Passau tr. . . . . 1,53 M.
„ Schwelm nach Passau tr. . . . . 1,53 „
„ Grevenbrück nach Passau tr. . . 1,39 „

pro 100 kg. (Köln rechtsrh.)

(1249) **Steine.** Local-Gütertarif v. 1/10. 81.

Der Ausnahme-Frachtsatz für Steine wird v. 1/7. 82 für die Relationen Löwen-Breslau, Löwen-Kattern, Heinrichau-Breslau, Steinkirche-Breslau widerruflich auf 0,16 M. pro 100 kg festgesetzt. (Oberschles.)

(1283) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Waagthallinie der Ungarischen Staatsbahn via Halbstadt v. 15/11. 81.

Am 1/7. 82 ist Nachtrag II in Kraft getreten. Derselbe enthält Frachtsätze für die neueröffnete Station Sadska. (Breslau-Freiburg.)

Steinkohlen und Kokes.

(1049) Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes nach Italien.

(1190) Aufhebung einiger Sätze des Specialtarifs v. 20/2. 77 für die Beförderung von Steinkohlen im Bergisch-Märkisch-Belgischen Verbandsverkehr. (K. E.-D. Elberfeld.)

Steinkohlen. a) Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes, Briquets, Eisenerzen und Schwefelkies und rohen Steinen zwischen Belgischen Stationen und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, eingeführt ab 1/6. 82.

b) Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets sowie Braunkohlen, Braunkohlen-Cokes und Braunkohlen-Briquets von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Italien via Basel-Gotthard-Chiasso, gültig ab 1/6. 82. Preis 20 ₰.

c) Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, auch gemahlene, und Cokes von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrh.), der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Bahnen, der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn nach Stationen der Königlich Oberitalienischen Bahnen, der Römischen Bahnen und der Süditalienischen Bahnen via Basel-Gotthard-Chiasso, gültig ab 1/6. 82. Preis 20 ₰. (Els.-Lothr.)

Steinkohlen.

(987 und 1041) Der Local-Ausnahmetarif der O. S. E. für Steinkohle und Cokes v. 1/1. 75 — erste und zweite Auflage — und der Local-Ausnahmetarif der O. S. E. für den Transport von Steinkohlen und Cokes von Station Glatz v. 1/11. 78 sind durch einen neuen Tarif v. 1/7. 82 ersetzt worden.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Transport von Steinkohlen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum.

Für den Transport von Cokes finden bis auf Weiteres die Frachtsätze dieses Tarifs auch bei Aufgabe geringerer Quantitäten bei räumlicher Ausnutzung der Wagen Anwendung. Gratis.

(1183) Nachtrag I v. 1/7. 82 zum Local-Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Cokes v. 1/7. 82. Enthaltend:

1. Frachtsätze nach Myslowitz transito für Sendungen nach Russland.
2. Druckfehlerberichtigungen. Gratis. (Oberschles.)

Steinkohlen.

(1329) Ausnahmetarif für den Transport O. S. Steinkohlen

von Stationen der O. S. E. nach Stettin (Kgl. Eisenbahndirection Berlin) transito seewärts und für den Transport überseeischer Erze von Stettin (Kgl. Eisenbahndirection Berlin) nach den innen aufgeführten Stationen der Oberschles. Eisenbahn.

Die Frachtsätze dieses Tarifs finden nur Anwendung:

a) Für O. S. Steinkohlentransporte in Mengen von mindestens 50 000 kg, welche in Stettin zur Verschiffung nach ausserdeutschen Häfen gelangen.

Die Fracht für diese Sendungen wird zunächst nach den Sätzen für Stettin loco berechnet, und erfolgt die Erstattung der Frachtdifferenzen nach erfolgter Verschiffung unter Beachtung der auf Seite 4 dieses Tarifs enthaltenen Controlvorschriften. Die Frachtbriefe zu dergl. Sendungen müssen die Vorschrift tragen: „Stettin, zur Weiterverschiffung nach ausserdeutschen Häfen".

b) Für überseeische, in Stettin per Schiff ankommende Erze, welche daselbst in Mengen von mindestens 50 000 kg zur Beförderung nach den innen genannten Stationen der Oberschles. Eisenbahn aufgegeben werden.

2. Für die zum Heizen der auslaufenden Dampfschiffe bestimmten Kohlen hat dieser Tarif keine Geltung.

Gültig v. 1/7. 82. Gratis.

(988) a) Ausnahmetarif für den Transport O. S. Steinkohlen und Cokes von Stationen der O. S. E. nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterreichischen Local-Eisenbahngesellschaft via Mittelwalde.

b) Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Cokes von Stationen der O. S. E. nach Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördliche Linie) via Mittelwalde-Wildenschwerdt.

c) Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Cokes von Stationen der O. S. E. nach Stationen der Mährischen Grenzbahn via Mittelwalde-Grulich.

Gültig v. 1/7. 82.

Durch diese Tarife treten ausser Kraft:

ad a) der Tarif für O/S. Steinkohlen und Cokes in vollen Wagenladungen via Mittelwalde nach der Oesterreichischen Nordwest- etc. Bahn v. 1/8. 77 nebst Nachträgen.

ad b) Der gleichnamige Tarif v. 1/12. 79 nebst Nachtrag 1.

ad c) Der gleichnamige Tarif v. 15/9. 81. Gratis.

(1311) Der Ausnahmetarif v. 15/7. 79 nebst Nachträgen I und II für Steinkohlen von O. S. Stationen nach Stationen der Mecklenburg. Friedrich-Franzbahn, sowie die Frachtsätze für Neubrandenburg (Berliner Nordbahn) im Nachtrag X sub II des gemeinschaftlichen Tarifs der O. S. E. und N. M. E. für Steinkohlen v. 1/8. 74 wird widerruflich bis auf Weiteres verlängert.

(1106) Schlesisch-Polnischer Verband. Der Russische Antheil für Steinkohlen nach Pruszkow erhöht sich auf 32,31 Kop. pro 100 kg. (Oberschles.)

Steinkohlen. (1278) Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben nach Stationen des Verwaltungsbezirks der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover. (Kohlentarif No. 19.)

Nachtrag I v. 1/7. 82 zu obigem Tarife v. 1/2. 81. Enthaltend:]

1. Bestimmung über Erhebung einer Reexpeditionsgebühr auf Unterwegsstationen.

2. Berichtigungen des Haupttarifs.

Preis 0,05 *M.* (K. E.-D. K. l.)

(1255) Ausnahmetarif No. 10 für den Transport von Saarsteinkohlen, Coaks und gemahlenen Steinkohlen nach nördlichen Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen v. 1/10. 81.

Nachtrag I giltig v. 1/7. 82. Enthaltend: Sätze für die Stationen der Strecke Lohr-Wertheim.

Preis 0,10 *M.* (K. E.-D. K. l.)

Steinkohlen. (831) Am 10/6. 82 sind die Steinkohlenetc. Frachtsätze für Ueckendorf-Wattenscheid (Zeche Hannover II) -Siegburg von 0,335 *M.* auf 0,365 *M.* und für Wickede-Asseln (Zeche Massen) -Mönchehof von 0,522 auf 0,532 *M.* pro 100 kg berichtigt. (Köln rechtsrh.)

(846) Rheinischer Nachbar-Güterverkehr. Nach der Bekanntmachung v. 18/3. 82 sind die in den Nachträgen II zu den Heften 2, 3, 4 und 6 des Tarifs enthaltenen Instradirungsänderungen mit der Einschränkung in Kraft getreten, dass die bisherigen Instradirungsrouten im Falle bezüglicher Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe bis auf Weiteres noch benutzt werden.

Diese Einschränkung ist mit dem 15/6. 82 in Wegfall gekommen, so dass von diesem Tage ab die bezüglichen Tarifsätze ausschliesslich über die in den vorgedachten Tarifnachträgen vorgeschriebenen Routen Giltigkeit haben, und die Vorschrift einer anderen Route seitens der Versender im Frachtbriefe die Beförderung von Bahn zu Bahn unter Anwendung der betreffenden Localtarife zur Folge hat. (Köln rechtsrh.)

Steinkohlen. (1052) Am 1/6. 82 ist zum Ausnahmetarif v. 1/1. 82 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg im Norddeutschen Eisenbahnverbande der Nachtrag I in Kraft getreten, enthaltend Ergänzung und Abänderung des Verzeichnisses der Zechen etc., neue Frachtsätze für die Station Berlin der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Zeche Massen und Berichtigungen. Preis 0,05 *M.*

(1054) Am 1/6. 82 ist zu dem Ausnahmetarife v. 1/1. 82 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einschliesslich der Berliner Staatsbahnhöfe und Stationen der Berliner Ringbahn der Nachtrag I in Kraft getreten, enthaltend Ergänzungen bezw. Abänderungen des Verzeichnisses der Zechen etc., neue bezw. ermässigte Frachtsätze für Sendungen der Zeche Massen, neue Frachtsätze nach Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn und Berichtigungen. (Köln rechtsrh.)

Steinkohlen. (1058) Am 1/6. 82 ist für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen, sowie von der Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütte-Eisenbahn nach den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover ein neuer Ausnahmetarif in Kraft getreten, welcher im Allgemeinen Frachtermässigungen, jedoch auch einzelne Erhöhungen enthält. Soweit letztere vorliegen, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15/7. 82 in Kraft. Preis 0,10 *M.*

(1074) Die Giltigkeitsdauer der für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn bestehenden Ausnahmetarife und zwar:

1. nach Stationen der Berlin-Hamburger, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, der Parchim-Ludwigsluster und der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn v. 1/11. 80;
2. nach Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marsch-, der Westholsteinischen, der Kreis Oldenburger, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker und der Unter-Elbeschen Eisenbahn v. 1/5. 81;
3. nach Stationen der Dänischen Staatseisenbahnen v. 1/5. 81,

ist bis auf Weiteres verlängert, und zwar auch in Bezug auf den Rücktransport überseeischer Eisenerze, soweit die bezeichneten Tarife bisher für diesen Artikel Anwendung fanden.

(1075) Die Giltigkeitsdauer der nachstehenden Ausnahmetarife:

1. vom 1/11. 80 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch), sowie den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover;
2. vom 1/11. 80 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Steinkohlenbriquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Köln-Mindener, Rheinischen, Westfälischen, Bergisch-Märkischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach der Station Wittenberge der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn;
3. v. 1/7. 80 für die Beförderung von zum überseeischen Export oder zum Heizen der Dampfschiffe und Staats-Dampfbaggermaschinen bestimmten Steinkohlen, Kokes etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats-, Bergisch-Märkischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Eisenbahn via Quakenbrück, sowie für den Rücktransport überseeischer Eisenerze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen ab Brake, Elsfleth und Nordenhamm nach den betreffenden Kohlen-Versandstationen;
4. v. 1/10. 81 für die Beförderung von zum überseeischen Export oder zum Heizen der Dampfschiffe und Staats-Dampfbaggermaschinen bestimmten Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld nach den Stationen Bremen (Haupt- und Neustadt-Bahnhof), Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover via Münster-Hemelingen, sowie für den Rücktransport überseeischer Eisenerze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen ab Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) nach den betreffenden Kohlen-Versandstationen via Hemelingen-Münster;
5. v. 1/10. 81 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld nach den Stationen Bremen und Hittfeld (loco), sowie Hamburg und Harburg (loco und Seetransit) des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover via Münster-Kirchweyhe, sowie für den Rücktransport überseeischer Eisenerze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen im Verkehre ab Hamburg und Harburg nach den be-

treffenden Kohlen-Versandstationen via Kirchweyhe-Münster und

6. des Ausnahmetarifs v. 1/6. 80 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Sendungen von mindestens 50 000 kg von den an die Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen nach Bremen (loco) sowie Hamburg und Harburg (loco und Seetransit) und für zum überseeischen Export oder zum Heizen der Dampfschiffe etc. bestimmten Sendungen im Verkehr nach den Stationen Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover

ist bis auf Weiteres verlängert.

Für Kohlensendungen nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg, welche nachweislich zur überseeischen Ausfuhr nach Ausserdeutschen Ländern bestimmt sind, tritt unter den bei den Güterexpeditionen zu erfahrenden näheren Bedingungen eine Ermässigung der bezüglichen Frachtsätze nach den sub 4, 5 und 6 aufgeführten Ausnahmetarifen um 5 ℳ pro 10 000 kg im Wege der Rückerstattung ein. (Köln rechtsrh.) (Nachtrag folgt in nächster Nummer.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

Main-Neckar-Hessische Ludwigsbahn. Zum Wechselgütertarife vom 1. November 1881 tritt am 1. August l. J. der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften, neue und theilweise geänderte Kilometer-Entfernungen im Verkehre mit der Hessischen Odenwaldbahn und Berichtigungen. Soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, kommen dieselben erst vom 1. October l. J. ab zur Anwendung. Darmstadt, den 31. Juli 1882. Direction der Main-Neckar Eisenbahn. (1534)

3. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach einer Mittheilung der K. K. priv. Kaiser Franz Josefbahn ist am 1. d. M. die zwischen Blowic und Stiahlau gelegene Station Nezvestic dem Personen-und Güterverkehr übergeben worden.
Berlin, den 4. August 1882.
Die geschäftsführende Direction.
Westphal.

4. Verkehrs-Störungen.

Rumänische Staatsbahnen. In Folge Hochwassers ist die Strecke Ploesci-Predeal auf den Punkten Sinaia-Comarnic seit dem 29. Juli unterbrochen.

Die Herstellung des Verkehrs kann voraussichtlich vor 15 Tagen nicht hergestellt werden.

5. Submissionen.

Submission auf Lieferung von:

a) 20 Personenwagen I/II. resp. II. Cl.,
50 " III. Cl.,
20 " IV. Cl.,
15 Personenzug-Gepäckwagen,
b) 222 Normal-Wagen-Achsen,
c) 105 Zugvorrichtungen

Mittwoch, den 16. August d. J., für die Wagen: Vormittags 11 Uhr, für die übrigen Theile: Vormittags 10 Uhr in unserem Sitzungssaale hierselbst Leipziger Platz 17. Offerten müssen frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Wagen resp. Achsen oder Zugvorrichtungen" an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst, Köthenerstrasse 24 I. eingereicht werden.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Bureau während der Geschäftsstunden eingesehen werden und werden von demselben gegen Baar-Einsendung von 8,50 ℳ für solche ad a), von 1,50 ℳ für ad b) und von 3 ℳ für Bedingungen ad c) verabfolgt. Berlin, den 2. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (321 J)

Pfälzische Eisenbahnen. Lauterthalbahn. Secundärbahnstrecke. Die Anfertigung und Lieferung folgender Oberbaumaterialien und zwar:

a) 69 000 lauf. Meter Eisenbahnschienen aus Flussstahl (Secundärbahnprofil) im Gewichte von 1 725 t;
b) 8 800 Paar Seitenlaschen für Secundärbahnprofil aus Flussstahl im Gewichte von 74 272 kg;
c) 78 000 Stück Unterlagsplatten aus Eisen im Gewichte von 98 280 kg;
d) 36 000 Stück Laschenbolzen aus Eisen im Gewichte von 11 520 kg;
e) 195 000 Stück Schienennägel aus Eisen im Gewichte von 39 000 kg

soll nach Positionen a—e getrennt im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem Bureau des stellv. Oberingenieurs zu Kaiserslautern, Mannheimer Strasse No. 33, auf und können von dort aus bezogen werden.

Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Schienen und Schienenbefestigungsmittel" bis zu dem auf Freitag, den 18. August, Vormittags 12 Uhr anberaumten Submissionstermin bei der unterzeichneten Direction einzureichen. Ludwigshafen am Rhein, 2. August 1882. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. von Jaeger. (322)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 62. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 8.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 P.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. August 1882.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protocoll

der in Breslau am 31. Juli und 1. August 1882 abgehaltenen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Verhandelt Breslau, den 31. Juli 1882.
(Fortsetzung.)

Zu Pos. 9. Vereinskarten-Reglement macht der Herr Vorsitzende auf die beiden Declarationsbeschlüsse unter a und b aufmerksam und ersucht die Verwaltungen, diesen Beschlüssen gefällige Beachtung schenken zu wollen, damit unnöthige Schreibereien über die gestellten Vereinskarten-Anträge, die in neuerer Zeit wiederholt aus der Nichtbeachtung jener Beschlüsse entstanden seien, in der Folge vermieden würden.

Zu Pos. 10. Uebernahme der General-Saldirungsstelle auf den Verein,
zu Pos. 11. Vereins-Betriebsreglement,
zu Pos. 12. Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement,
zu Pos. 13. Verschleppungs-Uebereinkommen,
zu Pos. 14. Uebereinkommen über den Dienstdepeschen-Verkehr,
zu Pos. 15. Vereins-Wagenregulativ
nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen des Jahresberichts.

Zu Pos. 16. Bestimmungen über die Reinigung und Desinfection der zum Viehtransport verwendeten Wagen.

Der von der vorjährigen Generalversammlung beschlossene § 17a des Vereins-Wagenregulativs, in welchem die Gebühr für nachträgliche Reinigung und Desinfection eines Wagens auf 10 ℳ festgesetzt worden war, hat, wie aus einer grossen Zahl bei der geschäftsführenden Direction eingegangener Schreiben von Vereinsverwaltungen ersichtlich, zu vielen Unzuträglichkeiten geführt und mehrere, auf Revision der Bestimmungen dieses Paragraphen gerichtete Anträge hervorgerufen, die aber, bis auf einige nur nebensächliche Punkte berührende Anträge, nicht bestimmt genug formulirt waren, um zur Grundlage von Commissionsverhandlungen gemacht werden zu können. Dagegen war von der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ein dringlicher Antrag eingebracht worden, dahingehend,

„es möge die Frage der Ermässigung der in § 17a Alinea 3 des Vereins-Wagenregulativs auf 10 ℳ normirten Entschädigung auf einen den Selbstkosten nahekommenden Betrag und die Festsetzung dieses Betrages der Wagenregulativ-Commission zur endgültigen Erledigung (§§ 11 und 13 des Vereinsstatuts) überwiesen werden.“

Dieser, der Commission mittelst Circularschreibens der geschäftsführenden Direction vom 21. Juli cr. No. 3056 überwiesene Antrag ist Gegenstand der Verhandlung in einer am gestrigen Tage abgehaltenen Commissionssitzung gewesen, wobei sich die Commission dahin schlüssig gemacht hat, der Generalversammlung zwar Ablehnung des Antrages der Berlin-Hamburger Bahn, dagegen Annahme folgenden Beschlusses zu empfehlen:

„Die Generalversammlung beauftragt die Wagenregulativ-Commission, die von verschiedenen Vereinsverwaltungen erhobenen Klagen über Unzuträglichkeiten, welche durch die Handhabung des § 17a des Vereins-Wagenregulativs entstanden sein sollen, gründlich, insbesondere hinsichtlich des Umfangs und der Ursachen der beklagten Unzuträglichkeiten zu untersuchen und eventl. zweckentsprechende Vorschläge zur Beseitigung dieser Unzuträglichkeiten vorzubereiten und, falls die Ursache in der Höhe der Gebühr für nachträgliche Reinigung und Desinfection gefunden werden sollte, die Frage der Ermässigung dieser Gebühr selbstständig (nach Massgabe der Bestimmungen in § 11 No. 2 und § 13 des Vereinsstatuts) zu erledigen,

ferner,

Ausführungsvorschriften zu dem § 17a auszuarbeiten und endgültig (§ 13 des Vereinsstatuts) festzustellen.“

Dieser Antrag wird durch Herrn Regierungs- und Baurath Rüppel (Königliche Eisenbahndirection — linksrheinische — zu Köln) als Referenten und Herrn Eisenbahndirections-Präsidenten Thielen (Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld) als Correferenten in mündlichem Vortrage eingehend motivirt und befürwortet und nachdem Herr Geheimer Regierungsrath Simon den von der Berlin-Hamburger Bahn gestellten Antrag zurückgezogen hatte, ohne Discussion einstimmig angenommen.

Zu Pos. 17. Vereins-Kilometerzeiger,
zu Pos. 18. Ausgabe eines Vereins-Wagenparkverzeichnisses,
zu Pos. 19. Adressen der Wagenverwaltungen,
zu Pos. 20. Herstellung technischer Einheit im Eisenbahnwesen,
zu Pos. 21. Technische Vereinbarungen,
zu Pos. 22. Grundzüge für Secundärbahnen
sind Bemerkungen nicht zu machen.

Zu Pos. 23. Anlage und Construction von Strassenbahnen und Zahnradbahnen.

Der Antrag der technischen Commission, dass von der als VIII. Supplementband zum technischen Vereinsorgan erscheinenden Sammlung von Daten und Erfahrungen über Strassen- und Zahnradbahnen 500 Exemplare auf Kosten des Vereins zur Vertheilung an die Vereinsverwaltungen und an diejenigen Verwaltungen erworben werden möchten, deren Mittheilungen in der Sammlung etc. verwerthet worden sind, wird angenommen.

Zu Pos. 24. Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten etc.

Der Herr Vorsitzende constatirt, dass der den Vereinsverwaltungen mittelst Circularschreibens der geschäftsführenden Direction vom 16. Mai cr. No. 2121 zur Erklärung mitgetheilte Beschluss der Commission, betreffend die Streichung des Absatzes 2 unter A 3 und des Absatzes 3 unter B 4 der Tarifbestimmungen etc., inzwischen perfect geworden ist.

Zu Pos. 25. Classification von Eisen und Stahl ist nichts zu bemerken.

Zu Pos. 26. Prämiirung von Erfindungen wird von Herrn Eisenbahndirections-Präsidenten Thielen (Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld) das Ergebniss der letzten Prämiirungsperiode mitgetheilt.

Zu Pos. 27. Vereinszeitung und technisches Organ des Vereins,
zu Pos. 28. Vereinsstatistik,
zu Pos. 29. Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse des Beamtenpersonals,
zu Pos. 30. Statistik über die Dauer der Schienen
nimmt die Versammlung Kenntniss von dem Inhalte des Jahresberichts.

Zu Pos. 31. Vereinscasse.
Hierüber werden bei No. XXIV der Tagesordnung Mittheilungen gemacht werden.

Zu Pos. 32. Pensionsfonds für Vereinsbeamte.
Ueber den Gegenstand wird von den als Curatoren fungirenden Verwaltungen (Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft und Königliche Eisenbahndirection zu Berlin) bei No. XXV der Tagesordnung Bericht erstattet werden.

Nachdem die Geschäftsführung im Verein auf die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft übergegangen ist, hält die letztere ihr Verbleiben in dem Curatorium nicht mehr für zulässig und die geschäftsführende Direction stellt anheim, eine andere Verwaltung an Stelle Berlin-Hamburgs in das Curatorium zu wählen. Die heute per Acclamation erfolgende Wahl fällt auf die Sächsische Staatsbahn.

Herr Finanzrath von der Planitz erklärt sich vorbehaltlich der Zustimmung seiner Verwaltung zur Annahme der Wahl bereit.

Zu Pos. 33. Ständige Commissionen
ist bei No. XXIII der Tagesordnung Beschluss zu fassen.

Zu Pos. 34. Thätigkeit der Commissionen,
zu Pos. 35. Wechsel der geschäftsführenden Direction
ist nichts zu verhandeln.

II. der Tagesordnung. Beschlussnahme über den von der Commission abgelehnten Antrag des Verwaltungsraths der K. K. priv. Böhmischen Commercialbahnen auf Aufnahme in den Verein.

Die Beschlussnahme entfällt, was schon bei No. I Pos. 5 der Tagesordnung constatirt worden ist.

III. der Tagesordnung. Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend die Uebernahme der General-Saldirungsstelle auf den Verein.

Ueber die Commissionsanträge, welche dahin gehen, die Generalversammlung wolle beschliessen:

1. die General-Saldirungsstelle wird zur Vereinseinrichtung gemacht; jede Vereinsverwaltung ist zum Eintritt verpflichtet, es steht derselben aber analog den Bestimmungen des Wagenregulativs das Recht der Kündigung zu;
2. die zur Durchführung dieses Beschlusses erforderlichen Bestimmungen, insbesondere Feststellung des Reglements, der Instruction, der Einführungs- und Kündigungstermine etc. werden der Statutencommission zur endgültigen Erledigung überwiesen.

referirt Herr Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn).

Eine Discussion findet nicht statt; es wird zur Abstimmung geschritten und zwar gesondert über No. 1 und No. 2 der Commissionsanträge.

Dieselben werden angenommen.

IV. der Tagesordnung. Antrag der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien, betreffend die Einführung combinirbarer Rundreise-Billets.

Eine Generaldiscussion wird nicht beliebt, es wird vielmehr sofort in die Specialdiscussion eingetreten, welche durch einen eingehenden Vortrag des Commissionsreferenten, Herrn Ministerialrath Seubert (Badische Staatsbahn) eingeleitet wird.

Nachdem eine Anregung des Herrn Ober-Regierungsrath Grosch (Main-Neckarbahn), es sei erwünscht, Bestimmung dahin zu treffen, dass die Rundreise-Billets mindestens 4 Stunden vor Abgang des betreffenden Zuges gelöst werden müssen, durch die Bemerkung des Herrn Referenten Erledigung gefunden hatte, dass diese Frage durch die Vollzugsbestimmungen werde geregelt werden, nachdem ferner constatirt worden war, dass die Absicht der Commission dahin gegangen sei, die Vergünstigung der Ausgabe von Rundreise-Billets nur auf die Sommermonate, also auf den eigentlichen Touristenverkehr zu beschränken, ohne indessen gemäss Art. 1 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement die Verwaltungen in der Gewährung weitergehender Zugeständnisse in Bezug auf die Zeitdauer der Ausgabe zu beschränken, wendet sich Herr Director von Schamberger (Bayerische Staatsbahn) gegen den No. 1 der Commissionsvorschläge ausgesprochenen Zwang, wonach jede Verwaltung verpflichtet sein soll, auch für eine von ihr als ungeeignet erachtete Strecke Coupons zur Verfügung zu stellen. Er beantragt deshalb, die No. 1 wie folgt zu fassen:

„Die Vereinsverwaltungen sind gehalten, auf Verlangen anderer Verwaltungen Streckencoupons für die von ihr zum combinirten Rundreise-Verkehr zugelassenen Linien zur Verfügung zu stellen."

Herr Ober-Regierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection zu Berlin), im Allgemeinen zwar mit der Tendenz der Anträge einverstanden, befürchtet, dass die Ausführung der Bestimmung in dem Schlusssatze der No. 2 zu unnöthigen Schreibereien führen werde; er beantragt deshalb Streichung dieses Schlusssatzes, desgleichen Streichung des dritten Alinea der No. 4 der Commissionsanträge, ferner befürwortet der Herr Redner eine Ermässigung der in No. 6 der Commissionsanträge zu 600 km angenommenen Minimalausdehnung der Rundreisestrecke, er beantragt Festsetzung dieser Minimalentfernung auf 400 km und bittet ferner, in No. 8 der Commissionsanträge die Worte „Tarifbestimmungen und die" zu streichen.

Der Herr Referent motivirt an der Hand der Ausführungen des Commissionsberichts die in No. 1 der Commissionsanträge ausgesprochene Einschränkung des Dispositionsrechts der Verwaltungen, welches in manchen anderen Punkten im allgemeinen Interesse eine viel weitergehende Einschränkung erlitten habe, und rechtfertigt auch die in dem Schlusssatze der No. 2 getroffenen Festsetzungen, welche nicht zu entbehren seien, indessen für jedes Jahr voraussichtlich nur ein Mal zur practischen Anwendung kommen würden.

Den Ausschluss jeder Taxermässigung für Kinder, sowie den Ausschluss von Freigepäck hält der Herr Referent in Rücksicht auf bestehende Verhältnisse (Einrechnung der Gepäcktaxe in die Billetpreise bei verschiedenen Verwaltungen, die bestehenden Verschiedenheiten in den Bestimmungen über die Fahrpreisermässigung für Kinder u. s. w.) für die vereinsseitig zu treffenden Festsetzungen für gerechtfertigt, auch gemäss Art. 1 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement die Ausgabe von Rundreise-Billets für kürzere Strecken als 600 km für vollkommen zulässig. Dagegen ist die angefochtene Bestimmung in No. 8 der Commissionsanträge nach Ansicht des Herrn Referenten unbedenklich, da nicht beabsichtigt worden sei, in die Tarifbestimmungen etc. irgend welche Festsetzungen aufzunehmen, welche den von der Generalversammlung zu beschliessenden Bestimmungen widersprechen oder dieselben weiter ausdehnen.

Gegenüber einer von dem Herrn Präsidenten Thielen (Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld) ausgesprochenen Bemängelung der Bestimmungen unter No. 1 und No. 3 (zweites Alinea) wird von dem Herrn Referenten die Aufklärung gegeben, dass es zunächst Sache jeder Verwaltung sei, diejenigen Strecken zu bezeichnen, für welche sie Coupons hergeben will, und dass daneben den fremden Verwaltungen die Befugniss zustehen solle, Coupons für weitere Strecken zu begehren, ferner, dass gemäss Alinea 2 der Ziffer 3 eine jede Verwaltung zu verlangen berechtigt sei, dass die von ihr bezeichneten Coupons bei den Debitverwaltungen auch wirklich debitirt werden.

Die auch von Herrn Präsidenten Thielen, sowie von Herrn Director v. Schamberger befürwortete Streichung der Worte „Tarifbestimmungen und die" in No. 8 der Commissionsanträge hält der Herr Referent für unbedenklich, da in der That nur beabsichtigt sei, die Ausführungsvorschriften commissionsseitig festzusetzen.

Zur Vertheidigung der von Herrn Director v. Schamberger angefochtenen Bestimmungen in No. 1 und in Alinea 2 der No. 3 bezüglich der dort der Commission vorbehaltenen endgültigen Beschlussnahme beruft sich der Herr Referent auf die Begründung in dem Commissionsberichte und constatirt ferner, dass die Bestimmung in dem ersten Alinea der Ziffer 4 selbstverständlich nur insofern Anwendung finden könne, als auf den bezüglichen Strecken die betreffenden Wagenclassen gefahren werden.

Nachdem von Herrn Regierungsrath Menz (Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg), unterstützt von Herrn Ober-Regierungsrath Grosch (Main-Neckarbahn) beantragt worden war, die Bestimmung in dem letzten Alinea der No. 4 in folgendem Wortlaute anderweit festzustellen:

„Eine Taxermässigung für Kinder wird in der Weise gewährt, dass ein Kind über 4 Jahre und bis zu 10 Jahren den halben Preis zahlt und das Billet als Kinderbillet auf allen Coupons gekennzeichnet wird. Die Gewährung von Freigepäck kann von den Verwaltungen nicht gefordert werden."

zieht Herr Ober-Regierungsrath Kranold zu Gunsten dieses letzteren Antrages seinen auf Streichung der erwähnten Bestimmung gerichteten Antrag zurück, während Herr Geheimer Regierungsrath Dr. Reinhardt (Hessische Ludwigsbahn) beantragt, für den Fall, dass die Versammlung dem Antrage des Herrn

Director v. Schamberger, der vorgeschlagenen Einrichtung den obligatorischen Charakter zu entziehen, beitreten sollte, von der Discussion der in Vorschlag gebrachten Bestimmungen unter No. 3 bis incl. 9 abzusehen.

Von Herrn Director v. Schamberger wird ferner Streichung des zweiten Satzes in dem zweiten Alinea der No. 4 beantragt und Herr Generaldirector v. Lennep (Niederländische Centralbahn) wendet sich gleichfalls gegen die schon von anderer Seite angefochtene Bestimmung bezüglich der Minimalentfernung von 600 km in No. 6, indem er sich dem Vorschlage, diese Minimalentfernung herabzusetzen, anschliesst.

Nach einem Schlussworte des Herrn Referenten wird zur Abstimmung geschritten und zwar gesondert nach den einzelnen Nummern der Commissionsanträge und insoweit es durch die Natur der vorliegenden Abänderungsanträge bedingt wird, getrennt auch nach den einzelnen Sätzen bezw. Alineas.

Das Resultat der Abstimmung ist Folgendes:

No. 1 der Commissionsanträge wird mit grosser Majorität angenommen, desgleichen No. 2 mit Ausnahme des Schlusssatzes, welcher abgelehnt wird.

Alinea 1 der No. 3 wird gleichfalls angenommen, ferner Alinea 2 der No. 3.

Zur Annahme gelangt ferner das 1. Alinea der No. 4, hierauf auch der erste Satz des Alinea 2 der No. 4. Die Abstimmung über den zweiten Satz des Alinea 2 bleibt zweifelhaft, es wird deshalb zur Abstimmung vermittelst Stimmzettel geschritten, welche ergiebt, dass der zweite Satz des Alinea 2 mit 199 gegen 87 Stimmen angenommen ist.

Das Alinea 3 der No. 4 wird getrennt zur Abstimmung gebracht, und zwar zuerst in Betreff der Fahrpreisermässigung für Kinder, sodann in Betreff des Freigepäcks. Der erste Theil des Antrages wird abgelehnt und an Stelle desselben der Antrag des Herrn Regierungsrath Menz angenommen, insoweit er sich auf die Fahrpreisermässigungen für Kinder bezieht; angenommen wird ferner der 2. Theil des Commissionsantrages, nachdem von Herrn Regierungsrath Menz der zweite, von dem Freigepäck handelnde Theil seines Antrages zurückgezogen worden war.

Hierauf gelangt zur Annahme die No. 5 der Commissionsanträge, das Alinea 1 der No. 6 mit dem Amendement des Herrn Ober-Regierungsrath Kranold bezüglich der Ermässigung der Minimalentfernung von 600 km auf 400 km, und das Alinea 2 dieser Nummer.

Angenommen wird hiernächst die No. 7 und die No. 8 unter Streichung der Worte „Tarifbestimmungen und die", endlich gelangt auch die No. 9 zur Annahme.

Hierauf wird auch die Ueberschrift und der Eingang der vereinbarten Bestimmungen in Uebereinstimmung mit den Commissionsanträgen festgestellt.

Auf diesbezügliche Anfrage aus der Versammlung wird zur Begegnung von Zweifeln, welche aus der in den Eingangsworten des Artikel 4 des Uebereinkommens enthaltenen Beschränkung der in diesem Artikel getroffenen Festsetzungen auf den Geltungsbereich des Vereins-Betriebsreglements entstehen könnten, ausdrücklich constatirt, dass die Absicht der Commission dahin gegangen sei, es sollten die vorgeschlagenen Bestimmungen für den gegenseitigen Verkehr aller Vereinsbahnen Anwendung finden.

Hierauf beantragt Herr Director v. Schamberger, die Geltung der heute angenommenen Bestimmungen auf den Geltungsbereich des Vereins-Betriebsreglements zu beschränken. Nachdem der Herr Referent die in dem Commissionsantrage liegende erweiterte Geltung für den gegenseitigen Verkehr aller Vereinsbahnen befürwortet hatte, wird von der Generalversammlung in letzterem Sinne Beschluss gefasst und auch der von der Commission formulirte Zusatz zu Artikel 4 des Uebereinkommens angenommen.

Die aus den heutigen Beschlüssen hervorgegangenen Bestimmungen lauten hiernach wie folgt:

Dem Artikel 4 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement ist zuzusetzen:

„Ueber die Ausgabe von combinirbaren Rundreise-Billets für die Strecken der dem Vereine angehörigen Verwaltungen sind besondere Bestimmungen vereinbart, welche im Anhang IV enthalten sind."

Der Anhang IV erhält die Ueberschrift:

„Bestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreise-Billets."

und den folgenden Text:

„Die Ausgabe von combinirbaren Billetcoupons zum Zwecke einer Rundreise findet für die Strecken der dem Verein angehörigen Verwaltungen auf Grund der folgenden Bestimmungen statt:

1. Die Vereinsverwaltungen sind gehalten, auf Verlangen anderer Verwaltungen Streckencoupons zur Verfügung zu stellen. Weigert sich eine Verwaltung, für die eine oder andere ihrer Strecken einem solchen Verlangen zu entsprechen, so entscheidet hierüber in Ermangelung einer Einigung die Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs endgültig.
2. Jede Verwaltung, welche sich am Debit der combinirbaren Coupons betheiligen will, macht hiervon unter Bezeichnung ihrer Debitstationen der geschäftsführenden Direction des Vereins Mittheilung.
3. Die Debitverwaltungen erhalten ihren Bedarf an Coupons von den Verwaltungen der betreffenden Strecken unentgeltlich.
   Keine Debitverwaltung ist berechtigt, einzelne Coupons vom Verkauf auszuschliessen, es sei denn, dass die Vereinscommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs dies auf Anrufen einer interessirten Verwaltung als zulässig erklärt.
4. Die Coupons sind für erste, zweite und dritte Wagenclasse auszugeben.
   Jeder Verwaltung bleibt es überlassen, ob und welchen Rabatt sie gewähren will. Sie ist jedoch für den Fall, dass ihrerseits eine Ermässigung zugestanden wird, verpflichtet, für alle Couponstrecken den gleichen procentualen Rabatt für die betreffende Wagenclasse zuzugestehen.
   Eine Taxermässigung für Kinder wird in der Weise gewährt, dass ein Kind über 4 Jahre und bis zu 10 Jahren den halben Preis zahlt und das Billet als Kinderbillet auf allen Coupons gekennzeichnet wird.
   Freigepäck wird auf die combinirten Billets nicht gewährt.
5. Die Debitverwaltungen vergüten den Werth der verkauften Coupons in periodischen Abrechnungen.
6. Die combinirbaren Billets werden nur in den Sommermonaten verkauft und nur in dem Falle, wenn die Addition der Entfernungen sämmtlicher Couponstrecken mindestens 400 km ergiebt. Die Giltigkeitsdauer dieser Billets beträgt 30 Tage.
   Die Verausgabung combinirter Billets für eine kürzere zu durchfahrende Gesammtstrecke bleibt in Gemässheit des Artikel 1 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement der Vereinbarung der betheiligten Verwaltungen vorbehalten.
7. Der Debit der combinirten Rundreise-Billets durch Reiseunternehmer ist ausgeschlossen.
8. Die Festsetzung der Ausführungsvorschriften sowie alles zum Vollzug des Vorstehenden Erforderliche ist der Vereinscommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur endgültigen Erledigung überwiesen.
9. Gegenwärtige Bestimmungen gelten vorerst auf die Dauer von drei Jahren, nach deren Ablauf dieselben ausser Kraft treten, wenn nicht ein anderweiter Vereinsbeschluss gefasst wird."

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 7. August 1882. (Der Couponsstempel und das Amtsgeheimniss. Disposition des Versenders. Schlachtvieh-Transport. Wagenladungs-Aviso. Leere Retour-Säcke. Nordbahn-Privilegium. Getreide-Export nach der Schweiz. Fusionirung. Vereinigte Böhmische Nordbahn. Börsen-Notiz.)

Die Mittheilung des den Couponsstempel betreffenden Rechtsgutachtens (No. 58 d. J.) wurde von einer denselben in Abzug bringenden Bahnverwaltung deshalb verübelt, weil dadurch dessen Unrechtmässigkeit constatirt erscheinen würde und dieses Gutachten doch als Amtsgeheimniss nicht zur Veröffentlichung gelangen sollte. Nun konnte es als ein solches nur so lange im Kreise der Bahnverwaltungen angesehen werden, als es nicht von den Tagblättern veröffentlicht wurde. Nachdem dies aber von der „N. F. Presse", dem „Tagblatt" und anderen Blättern geschehen ist, welche in einer noch aufzuklärenden Weise in den Besitz dieses Gutachtens gelangt sind, durfte dasselbe der Vereinszeitung nicht vorenthalten bleiben. Diese soll eben der erschöpfende Moniteur alles dessen sein, was der Tag an Bahnereignissen bringt. Auch die Einwendung, dass solche dem Interesse einiger Bahnverwaltungen vielleicht abträgliche Enunciationen nicht in die Fachzeitung gehören, ist weder begründet, noch von Werth. Dieselbe soll nämlich nicht einseitig, vielleicht gegen die bessere Ueberzeugung oder gar gegen Recht und Billigkeit das bahnliche Interesse wahren, dann wissen sich die Betheiligten solche ihnen convenirende Enunciationen auch aus den bezüglichen Organen zu beschaffen. So kann Referent einen hiesigen Advocaten namhaft machen, welcher die erwähnte Nummer der „N. F. Presse" nach Frankfurt a/M. (dem Sitze der Coupons-Einlösungs-Processe) zu senden ersucht wurde. Anderseits kann auch die Rechtsansicht der jeweiligen Träger des Justiz-Ministeriums für die Entscheidung einer Rechtsfrage nicht massgebend sein; wer weiss, ob der gegenwärtige Justiz-Minister diesbezüglich derselben Ansicht wie sein Vorgänger ist. Wäre dies aber auch der Fall, so ist doch nur das Urtheil des Obersten Gerichtshofes entscheidend. Deshalb auch die Ungleichmässigkeit des Vorganges bezüglich des Couponsstempels seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen, indem einige derselben aus dem Titel des Regresses für die von dem Empfänger zu tragende Staatsgebühr den Stempelbetrag den Obligationären abziehen, obzwar ihnen die Einlösung des Coupons ohne allen Abzug versprochen

wurde, während andere Verwaltungen aus diesem Grunde die fragliche Gebühr selbst leisten. Eines geht aber aus dem in Rede stehenden Rechtsgutachten unzweifelhaft hervor und muss den niedrigen Verdächtigungen einiger ausländischen Organe gegenüber entschieden betont werden, dass, wie es doch von jedem civilisirten Staate ausnahmslos gelten sollte, die Rechtsgutachten und Rechtssprüche unserer höchsten Justiz- und Gerichtsstellen ohne Rücksicht auf die daraus dem Staate oder dessen Angehörigen etwa erwachsenden Nachtheile erfolgen. Wird sich also auf die justizministerielle Autorität berufen, um dem Couponsstempel-Abzug entgegenzutreten, so mögen auch die übereinstimmenden Entscheidungen aller unserer Gerichte über die Nichtverpflichtung der Bahnverwaltungen, ihre in Silber emittirten Obligationen in Gold einzulösen, auch vom Auslande unbedingt respectirt werden.

Die Weglassung der Worte „auf Erfordern" im letzten Satze des § 59 Alinea 1 des Eisenbahn-Betriebsreglements wurde von der Wiener Fruchtbörse deshalb beim Handelsministerium erbeten, damit die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet werden im Falle der Ausstellung von Recepissen nachträgliche Verfügungen des Aufgebers nur gegen Rückstellung dieses Recepisses zu respectiren, während diese Rückforderung dermalen keine Pflicht der Transportanstalten ist, sondern nur über Erfordern zu geschehen hat. Hierüber wurde seitens des Handelsministeriums eröffnet, dass eine Aenderung des Eisenbahn-Betriebsreglements nur im Einvernehmen mit dem Königlich Ungarischen Communicationsministerium und mit dem Deutschen Reichs-Eisenbahnamte geschehen könnte, was mit Umständlichkeiten verbunden sei, zu deren Vermeidung die Oesterreichischen Eisenbahnen übereingekommen sind, im Instructionswege zu verfügen, dass keine Disposition des Versenders, mag sich dieselbe auf die Zurückgabe des Gutes, Ausfolgung desselben an einen anderen Empfänger, Auflassung, Verminderung, Erhöhung oder nachträgliche Belastung mit einer Nachnahme etc. beziehen, respectirt werde, wenn nicht derselbe das Aufgaberecepisse producirt, auf welchem die getroffene Disposition vorzumerken ist; desgleichen wurde die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ersucht, diese Frage im Vereine zu regeln.

Um die Versorgung Wiens mit Schlachtvieh zu erleichtern und die Viehzufuhr aus den Oesterreichischen Kronländern zu fördern, haben in Folge der bezüglichen Grenzsperre gegen Russland und Rumänien die Südbahn und Oesterreichische Staatsbahn für den Verkehr mit Wien einen sehr ermässigten Wagenladungstarif concedirt, dessen Ausdehnung auf die übrigen in Wien einmündenden und auf die Galizischen Bahnen seitens des Oesterreichischen Handelsministeriums nunmehr ebenfalls verlangt wurde. Im Hinblick hierauf glaubt nun das Ungarische Communicationsministerium den Ungarischen Bahnen die Gewährung ähnlicher Concessionen für die Verfrachtung von Vieh aus Ungarn nach Wien dringend empfehlen zu sollen, da sonst der sehr bedeutende Antheil, mit welchem Ungarn an der Versorgung des Wiener Platzes mit Vieh participirt, leicht gefährdet werden könnte.

Um den Empfängern von Wagenladungen Gelegenheit zu bieten, möglichst zeitig von dem Eingange ihrer Sendungen Kenntniss zu erlangen und die erforderlichen Vorbereitungen zur Herbeiführung einer rechtzeitigen Entladung innerhalb der festgesetzten Frist zu treffen, soll auf Erfordern und Kosten der Empfänger bereits in der Abgangsstation, falls dieselbe mit der Empfangsstation auf derselben Linie liegt oder von der letzten Uebergangsstation respective Umrangirungsstation an die Empfangsgüterexpedition zum Behufe sofortiger Mittheilung an den Empfänger telegraphische Nachricht darüber gegeben werden, mit welchem Zuge die betreffenden Wagenladungsgüter abgelassen und auf der Empfangsstation voraussichtlich anlangen werden.

Leer retourgehende gebrauchte Getreidesäcke werden nach einem Uebereinkommen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen sowohl im Local- als auch im Verbandverkehre als Eilgut zu den Frachtsätzen der zweiten Classe bei Aufgabe von beliebigen Quantitäten befördert. Dies bildet angesichts der bereits im Zuge befindlichen Getreidecampagne und des besonders bei uns heuer ausserordentlich grossen Bedarfes an Säcken eine sehr zeitgemässe Begünstigung.

Ueber das Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird geschrieben: Es kann factisch von einer streitigen Frage noch nicht die Rede sein, weil die Oesterreichische Regierung sich über die Verlängerung des im Jahre 1886 ablaufenden Privilegiums der Kaiser Ferdinands-Nordbahn noch nicht bestimmt ausgesprochen hat; es ist jedoch unleugbar, dass in massgebenden Kreisen über die Ansprüche der Nordbahn wegen Erneuerung des Privilegiums verschiedene Ansichten herrschen. Der grösste Theil der hiesigen Juristen ist der Ansicht, dass die Bemerkung der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836, wonach „der Staat nach Ablauf des Privilegiums der Erneuerung desselben keine Schwierigkeiten bereiten wird", eine präjudicirende Bestimmung nicht enthält. In neuester Zeit äussert sich der Wiener Universitätsprofessor Dr. Pfaff in seinem „Commentar zum Oesterreichischen bürgerlichen Gesetzbuche" (I. Band, II. Theil 1882) hierüber. Die erste Frage ist, ob das Privilegium auch ohne Genehmigung der Gesetzgebung erneuert werden kann? Die Ansichten hierüber sind sehr abweichend; jedenfalls ist jene richtig, welche einen Act der Gesetzgebung als nothwendig bezeichnet, weil von der Uebertragung eines Hoheitsrechtes die Rede ist. Wie übrigens in Abgeordnetenkreisen verlautet, würde der Reichsrath die Erneuerung des Privilegiums nicht verweigern, vorausgesetzt, dass die Nordbahn der Regierung Gegenconcessionen macht, welche jedoch nicht unbedeutend sein dürften. Von den bedeutenderen Schriftstellern hat in letzterer Zeit Schäffle in seiner „Steuerpolitik" sich für eine derartige Verwerthung des Privilegiums der Nordbahn ausgesprochen. Dies sind so ziemlich die massgebenden Ansichten der Fachmänner in dieser Frage, welche daher von der Regierung auf keinen Fall schwer zu lösen sein wird.

Ueber den Getreideexport nach der Schweiz schreibt „P. N." Folgendes: Von allen jenen getreideconsumirenden Ländern, auf welche der Ungarische Export angewiesen ist, nimmt die Schweiz den hervorragendsten Platz ein. Der durch die klimatischen Verhältnisse und die Bodenbeschaffenheit der Schweiz bedingte namhafte Bedarf an Getreide wird in vier Hauptrichtungen gedeckt. Die Amerikanischen Transporte kommen von der Nordsee am Rhein bis Mannheim und von hier mittelst Eisenbahn bis zu den grossen Getreideplätzen am Bodensee; das Oesterreichisch-Ungarische Getreide geht mittelst Elisabeth-Westbahn, Bayerischen Staatsbahnen über Lindau und Bregenz nach St. Margarethen, Rorschach und von hier in das Innere des Landes; das übrige fremde Getreide gelangt entweder über Marseille mit der Eisenbahn Paris-Lyon-Mittelländisches Meer nach Genf, oder über Genua und über die Gotthardbahn nach Zürich. Obwohl sich das Ungarische Getreide einer grossen Beliebtheit in der Schweiz erfreut, muss es doch gegen die Amerikanische und Russische Concurrenz gewaltig kämpfen. Was die Amerikanische Concurrenz anbelangt, so wird dieselbe in der neuen Campagne gewiss stärker auftreten, als im vorigen Jahre, nachdem einerseits in Amerika eine bessere Ernte gehofft wird, andererseits aber man drüben ernst daran geht, den Getreidetransport durch Regulirung der Flüsse und Correction der Canäle zu erleichtern. Dem Congresse der Vereinigten Staaten liegt bekanntlich ein Gesetzentwurf vor, welcher für die Erleichterung der Schifffahrt auf den bedeutenderen Flüssen der Union im Ganzen 39 Millionen Dollar verlangt. Die Rheinischen Schiffe gewähren mit Rücksicht auf die Riesentransporte für das Amerikanische Getreide bedeutende Begünstigungen, was — wie aus dem vorjährigen Geschäftsberichte der Elisabeth-Westbahn hervorgeht — zur Folge hat, dass der Getreideverkehr aus Ungarn nach der Schweiz Angesichts der Concurrenz der fremden Producte nur mit grosse Opfer fordernden Transportbegünstigungen aufrecht erhalten werden kann. Auf demselben Wege gelangte bisher auch ein grosser Theil des Russischen Getreides in die Schweiz und ist diese Route zur Beleuchtung der Billigkeit und Wichtigkeit des Wassertransportes sehr geeignet. Der Weg von Odessa über das Schwarze Meer und den Bosporus längst den Küsten Frankreichs und Spaniens bis zu den Mündungen des Rhein von circa 6 000 km ist, die Fahrt flussaufwärts und den Eisenbahntransport von hier in die Schweiz auch mit eingerechnet, viel billiger, als der verhältnissmässig kurze Transport zu Lande. Dies beweist auch die Nothwendigkeit der Donauregulirung. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn ist der Seeweg von Odessa bedeutend kürzer geworden und machte die Concurrenz des Russischen Getreides gegenüber dem Ungarischen umsogrösser, als es dem Ungarischen Getreideexport über Fiume nach Genua unmöglich ist, die Vortheile der Gotthardbahn so auszunutzen, wie dem Russischen Export. Nach Fiume kann das Ungarische Getreide, abgesehen von der geringeren Ausdehnung des dortigen Hafens, nur mittelst Bahn befördert werden, was die dort eingelagerten und der Verladung in die Schiffe harrenden Getreidevorräthe schon mit einer namhaften Transportgebühr belastet. Odessa hingegen hat mit dem reich producirenden Südrussland zahlreiche Wasserverbindungen und dies macht es nebst der besonderen Obsorge der Russischen Regierung, dass Odessa nicht allein das Schwarze Meer beherrschen kann, sondern auch die Concurrenz der Häfen des Adriatischen Meeres vernichtet. Die Arlbergbahn hilft theilweise ab, doch kann sie den Uebelstand nicht ganz beseitigen.

Zwischen der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahngesellschaft, der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft als Eigenthümerin der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn und den Concessionären der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn wurde bereits der Vertrag abgeschlossen, wonach zur Gesammtverwaltung des Betriebes der genannten drei Bahnen in Budapest eine gemeinsame Betriebsdirection errichtet werden wird. Die Betriebsleitung der Mohács-Fünfkirchner und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn in Fünfkirchen wird daher als solche aufgehoben und das Personal derselben der zu errichtenden gemeinsamen Betriebsdirection zugetheilt. Ueber die drei Bahnen werden natürlich auch nach der Vereinigung der Betriebsverwaltung gesonderte Rechnungen geführt und die Verwaltungskosten nach einem gewissen, nach dem Verhältnisse des Verkehres festzustellenden Schlüssel vertheilt. Die nach dem Handelsgesetze bestehenden abgesonderten

Directionen der Unternehmungen, beziehungsweise der Actionäre verbleiben gleichfalls aufrecht und wird die zu errichtende Betriebsdirection das executive Organ aller drei Directionen bilden. Die Betriebsvereinigung ist für alle drei Unternehmungen als eine unstreitig vortheilhafte und Ersparungen sichernde Massregel anzusehen, namentlich verlautet, dass die Betriebsführung der Fünfkirchen-Barcser Bahn um einen bedeutend geringeren Betrag als die bisherigen Betriebskosten von der gemeinsamen Betriebsdirection übernommen wurde. Der Betriebsvertrag ist auch schon seitens der im Staatsgarantie-Genusse stehenden Fünfkirchen-Barcser Bahn dem Communicationsministerium zur Genehmigung vorgelegt worden.

Verein. Böhmische Nordbahn soll die Firma der Gesellschaft sein, welche aus der Fusion der Turnau-Kraluper und der Böhmischen Nordbahn hervorgeht.

Das Steigen der Transportwerthe wird durch die ungünstige Witterung der letzten Tage erklärlich, indem dieselbe die Ernte in den Theilen Europas gefährdet, wo deren Einheimsung noch nicht erfolgt ist, während wir sie fast im ganzen Reiche bereits unter Dach gebracht und daher die besten Exportchancen haben. Es avancirten auch die Exportbahnen, und zwar Staatsbahn auf 345, Südbahn auf 141 und Elisabeth-Westbahn auf 215; die beiden Sorten Nordwest erhöhten sich auf 212,75 resp. 234; für das Steigen der Graz-Köflach auf 230,75 wird ein momentanes Spielmanoeuver angegeben.

Strike der Güterarbeiter in Newyork.

Eine Arbeitniederlegung der Arbeiter der Güterbahnhöfe in Newyork, welche am 12. Juni auf der Güterstation der Newyork Central und Hudson River Bahn in der 33. Strasse begann, sich nach und nach über alle dortigen Güterstationen und die der benachbarten Jersey City verbreitete, und nach den neuesten vorliegenden Nachrichten noch nicht beendet ist, hat für die betheiligten Verwaltungen grosse Störungen und Verluste verursacht. Da die Gefahr vorzuliegen scheint, dass die Bewegung sich weiter verbreite, so wollen wir nachfolgend einige nähere Mittheilungen darüber machen.

Die Beschwerden der den Strike Beginnenden bezogen sich zunächst auf die Sonntagsarbeit, die früher um 8 Uhr Morgens, seit einiger Zeit aber schon um 7 Uhr begonnen hatte; es wurde Beginn wie früher verlangt. Der zweite Beschwerdepunkt betraf die monatliche Lohnzahlung, welche gewöhnlich erst am 6. des Monats erfolgt, so dass die verheiratheten Leute wegen Zahlung der Miethen am 1. des Monats in Verlegenheit gerathen. In beiden Punkten wurden die Beschwerden als gerechtfertigt erkannt und Abhülfe von den Verwaltungen versprochen. Dagegen leisteten die Letzteren Widerstand bei den übrigen Punkten, welche Lohnerhöhungen betrafen. Ein Theil der Arbeiter verlangte doppeltes Lohn für Sonntagsarbeit, die Hauptforderung war aber die Gewährung eines Tagelohnsatzes von 2 D. (8 ℳ) statt der jetzt bezahlten 17 Cts. pro Stunde, die sie auf einen Tagelohnsatz von etwa 1 D. 70 Cts. (6,8 ℳ) bringt. Hierin werden die Arbeiter anscheinend durch das Verhalten des Mayors der Stadt bestärkt, welcher den städtischen Arbeitgebern die Erhöhung der Arbeitslöhne bis auf 2 D. anempfohlen hatte.

An vielen Stellen würden die Leute ruhig bei der Arbeit geblieben sein, wenn nicht die zuerst Aufhörenden auf allen Stationen umhergezogen wären und die noch Arbeitenden durch Zureden und Drohungen bewogen hätten, sich ihnen anzuschliessen. Mehrere Tage hindurch hatten die Bahnen die grösste Mühe, Gut anzunehmen und Züge zusammenzubringen, umsomehr als auch Weichensteller, welche niedrigere Löhne beziehen als die Güterarbeiter, sich theilweise anschlossen. Es war zwar keine Schwierigkeit, neue Leute zu bekommen, aber diese, meistens Ausländer, der Englischen Sprache und des Geschäfts unkundig, konnten nur wenig leisten. Zudem wurden sie fortwährend von den Strikenden bedroht.

Wenn auch nicht zu leugnen ist, dass die Kosten des Lebensunterhalts in Newyork gegen einige Monate vorher um etwa 10 pCt. durch Steigen der Mieths-, Fleisch- etc. Preise sich erhöht haben, so kann doch nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeit im Allgemeinen die Forderung der Lohnerhöhung als berechtigt nicht angesehen werden, da andere Arbeiter bei ähnlichen Leistungen wie die der Güterarbeiter einen Lohn von 2 D. gewöhnlich nicht erreichen. Die Bahnen werden daher, soweit sie sich irgend anders helfen können, den Strikenden nicht nachgeben, zumal die Verwaltungen gerade jetzt, wo es mit ihren Verdiensten sehr abwärts geht (die Pennsylvaniabahn hatte z. B. in den ersten fünf Monaten dieses Jahres einen Minderertrag von 2 500 000 D.), jede Mehrausgabe zu vermeiden suchen, und sie befürchten müssen, dass Nachgiebigkeit andere Klassen ihres Personals zu gleichem Vorgehen anreizen würde.

Das Publikum und die Presse wenden, vielleicht zum Theil aus Missgunst gegen die im Allgemeinen wenig beliebten Bahnverwaltungen, den Strikenden ihre Sympathie zu, wobei den Letzteren ihr angeblich friedliches Verhalten günstig angerechnet wird. Wie es sich aber mit diesem verhält, ergiebt sich daraus, dass ein Theil derselben die an ihre Stelle getretenen Leute, meist Italiener, sowie die älteren, in der Regel nicht dem Strike beigetretenen Arbeiter auf alle Weise in Furcht zu setzen sich bemüht, sie geschlagen, gemisshandelt und selbst einzelne davon in den Fluss geworfen hat. Die Italiener haben sich zur Wehr gesetzt, das Resultat ist aber gewesen, dass sie und nicht die Angreifenden von der Polizei eingesteckt wurden unter der Anklage heimlich Waffen zu führen.

Viele Geschäftsleute sind durch die behinderten Verladungen in Verlegenheit gebracht und das angerufene Handels- und Transportamt hat erklärt, dass es die Bahnen dieserhalb verfolgen werde. Die Erie Bahn hat sich vor Entschädigungsansprüchen dadurch zu schützen gesucht, dass sie ihren Güter-Einlieferungsbescheinigungen einen Zettel anhängt, Inhalts dessen sie jede Verantwortlichkeit für Verzögerung, Verlust oder Beschädigung, verursacht durch den Strike, Gewaltthätigkeiten oder Drohung und Einschüchterung, ablehnt. Es ist aber sehr fraglich, ob dies in der Verantwortlichkeit der Transportführer einen Unterschied macht.

Amerikanische Eisenbahnen.

Das „Frankf. Journ." ist in der Lage, bereits einen Auszug aus dem demnächst erscheinenden, in seiner Art einzig dastehenden grossen Werke: „Poor's Manual" für das Jahr 1882 geben zu können. Wir entnehmen den übersichtlichen und klaren Aufstellungen darnach folgende, für die weitesten Kreise hochinteressante Daten: Der Rückblick auf das Jahr 1881 beginnt mit dem Satze, dass dasselbe durch eine ausserordentliche Activität im Eisenbahngeschäft sich auszeichnet. Es wurden 9 358 Meilen Bahn gebaut, welches die grösste Meilenzahl ist, die noch je in einem Jahre in den Vereinigten Staaten gelegt wurde. In 1871 wurden 7 379 Meilen gebaut, und das ist das nächstgrösste Jahr. Wenn man die Meile mit 25 000 D. annimmt, so war der Werth des Neubaues in 1881 233 750 000 D. Ausserdem sind aber noch wenigstens 75 000 000 D. auf Linien ausgegeben worden, welche im Bau begriffen sind und 100 000 000 D. für Bahn- und Betriebsbesserungen, Reparaturen und Bahnhöfe auf bereits bestehende Bahnen, was durchschnittlich nur ca. 1 000 D. pro Meile ausmacht. In runden Zahlen ist die Gesammtsumme, welche an Bauten und Besserungen gewendet wurde, 400 000 000 D. Es sieht jetzt darnach aus, dass neue Bahnen mit ebensoviel Meilen als in 1881 auch in 1882 dem Verkehr übergeben werden, denn bis zum 1. Juni 1882 sind bereits 3 677 Meilen eröffnet, während dieselbe Periode in 1881 nur 1 734 Meilen aufweist. Dieselbe Proportion im Weiterbau wird für den Rest des Jahres natürlich nicht eingehalten werden können, doch wird wohl der Totalbau nicht viel unter 10 000 Meilen fallen. Die Totaleinnahmen aller Bahnen im verflossenen Jahre betrugen 725 325 119 D., ein Mehr von 110 000 000 D. gegen 1880 oder ungefähr 16 pCt. Die Einnahme würde 13,60 D. auf den Kopf der Bevölkerung der Vereinigten Staaten betragen. Die Nettorevenue war 276 654 119 D. oder 21 500 000 D. mehr wie im Vorjahre. Laufende Ausgaben betrugen 449 565 071 D. Zinsen auf die fundirten Schulden der Bahn waren 128 887 002 D. und bezahlte Dividenden beliefen sich auf 93 344 000 D. gegen 77 115 411 D. in 1880. Wie oben angegeben, waren die Betriebskosten 449 565 071 D. oder 62 pCt. der Bruttoeinnahmen. Im Ganzen wurden 750 000 000 D. für Neubauten, Bahnbetrieb und Besserungen der alten Bahnen ausgegeben. Der grösste Theil dieser enormen Summe figurirt als Arbeitslöhne. Die Zahl der Angestellten im vergangenen Jahre beläuft sich auf 1 200 000 oder ungefähr 12 Mann pro Meile. Bei den Bahnbauten beschäftigte man 400 000 Mann, so dass im Ganzen durch die Bahnen 1 600 000 Menschen oder ungefähr ein zwei- und drei Zehntel der Bevölkerung beschäftigt wurde. Auf allen Bahnen in 1881 wurden ungefähr 350 000 000 t Fracht befördert oder ca. 3 500 t pro Meile. — Die rasche Zunahme der Bahnfrachten in den Vereinigten Staaten ist am leichtesten daraus zu ersehen, dass die Gesammtfrachten aller Bahnen in 1851 5 000 000 t nicht überstieg. Wir nehmen nämlich an, dass die Bahnfrachten in anderen Staaten der Union nicht grösser waren wie die des Staates Newyork, welche 1 093 381 t auf 1 703 Meilen Bahn aufweisen. — Die enorme Zunahme des Handels nach dem Auslande ist fast ausschliesslich durch die Exportzunahme der Brodstoffe und Provisionen verursacht, den Producten derjenigen Theile der Vereinigten Staaten, welche am weitesten von den Märkten entfernt und in denen die Bahnen rascheste und grösste Entwicklung aufweisen. — Bei einer Ausfuhrzunahme von 447 000 000 D. sind allein 330 000 000 D. aus den westlichen Staaten, und nur aus dem Grunde, weil dort Bahnen gebaut wurden, welche den Transport zur Küste ermöglichten. Der Binnenhandel des ganzen Landes in seiner ungeheuren Ausdehnung ist eine directe Schöpfung der Amerikanischen Bahnen, durch den billigen Transport, welchen sie ermöglichten. — Der Betrieb der Newyork Central und Hudson liefert ein gutes Beispiel ihrer Methoden. Diese Bahn beförderte in 1855, eben nach ihrer Consolidation, 670 073 t Fracht für 3 758 320 D., gegen eine Auslage von 1 539 912 D., der Nettoertrag war also 2 215 408 D. Es waren auf

eine Meile gerechnet 114 827 793 t pro Jahr, welche 3,270 Cts. einbrachten, sie kosteten der Bahn 1,341 Cts. und ergaben netto 1,929 Cts. für eine Meile Transport pro Tonne. In 1881 beförderte dieselbe Bahn 11 591 379 t Fracht für 20 736 750 D. Dieselben kosteten der Bahn 14 913 213 D. und ergaben netto 5 823 537 D. Auf eine Meile gerechnet, ergab das 2 546 814 098 t pro Jahr, welche 0,780 Cts. einbrachten, der Bahn 0,562 Cts. kosteten, und 0,218 Cts. für eine Meile Transport pro Meile netto ergaben. Die Fracht in 1855 kostete also dem Beförderer 3,270 Cts., in 1880 0,780 pro Tonne für eine Meile Transport.

Italienische Correspondenz.

Eisenbahn von Terranova nach dem Golf von Aranci (Sardinien). Die Königliche Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten das definitive Project für die durch das Gesetz vom 14. Mai cr. ihr concessionirte Linie Terranova-Golf von Aranci zur Genehmigung vorgelegt. Die ganze Linie wird 22 km lang und ist einschliesslich der Beschaffung des Betriebsmaterials auf 5 350 000 Lire veranschlagt. Das zur Anwendung kommende Maximal-Steigungsverhältniss beträgt 23 pro Mille, der Minimalradius 400 m.

Eröffnung neuer Dampftramways. Am 29. Juli cr. wurde die Damftramway-Linie Ivrea-Santhia (ca. 36 km) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Dieselbe ist von der Società Belga ausgeführt.

Am 23. Juli cr. fand ferner die feierliche Eröffnung der Dampftramway-Linie Turin-Stupinigi-Vinovo statt. Die von der betreffenden Gesellschaft verwendeten Locomotiven sind von der Schweizerischen Maschinen-Bauanstalt in Winterthur und von Krauss in München geliefert. Bei der Ankunft des Eröffnungs-Festzuges in Vinovo wurde derselbe von der Bevölkerung und den Localbehörden feierlich empfangen. Der Pfarrer des Ortes sprach den Segen über die Maschinen aus.

Neue Eisenbahn-Baugesellschaften. Zum Zwecke der Uebernahme des Baues und Betriebes von Eisenbahnen und Tramways haben sich in der letzten Zeit wieder zwei neue Gesellschaften constituirt, die „Gesellschaft für die Eisenbahnen des Tessin" (Società per le Ferrovie del Ticino) und die „Gesellschaft für die Eisenbahnen des Central-Appenino" (Società per le ferrovie dell' Appennino centrale). Jede dieser Gesellschaften hat sich mit einem Nominalcapital von 5 Millionen Francs in Gold constituirt und giebt Actien zum Betrage von 250 Frcs. pro Stück aus. Der erstgenannten Gesellschaft sind bereits 250 km Dampftramways concessionirt, wegen der Uebernahme weiterer Eisenbahn- und Tramwaylinien finden Verhandlungen statt. Die zweite Gesellschaft, welche ihre Thätigkeit auf den Bau und Betrieb von Eisenbahnen und Tramways in den Provinzen Perugia, Arezzo, Pesaro, Forli, Ancona, Macerata und Ascoli richten will, ist im Besitz der Concessionen für 135 km Eisenbahnen und steht wegen Uebernahme von weiteren 300 km in Verhandlung.

Neues Reglement für das Civil-Geniecorps. Der ausserordentliche Aufschwung des Italienischen öffentlichen Bauwesens hat eine neue Regelung der Verhältnisse der mit der Ausführung und Beaufsichtigung der Bauten beauftragten Staats-Baubeamten erforderlich gemacht. Diese neue Regelung ist nunmehr durch Königliches Decret vom 5. Juli cr. erfolgt. Nach diesem Decrete ist das gesammte Civil-Geniecorps — das Corps der Staats-Baubeamten — dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellt. Bei dem Ministerium besteht ein „Oberer Rath der öffentlichen Arbeiten" (consiglio superiore dei lavori pubblici). Dieser obere Rath ist in 3 Sectionen getheilt, eine für Landstrassen und Hochbauten, eine für Wasserbau und eine dritte für die Eisenbahnen. Dem oberen Rathe werden als ausserordentliche Mitglieder fünf Ingenieure oder Architekten beigegeben, welche sich durch hervorragende Leistungen ausgezeichnet haben. Dieselben werden auf je 2 Jahre durch Königliches Decret ernannt, können auch wiederholt ernannt werden und haben für die jedesmalige Dauer ihrer Thätigkeit Anspruch auf Tagegelder und Reisekosten. Für die Ueberwachung des Betriebes kann für jedes einzelne Eisenbahnnetz ein Beamter des Civil-Geniecorps eingesetzt werden. Für die sonstigen Bauten soll für jede Provinz ein Beamter dieses Corps angestellt werden, welchem die erforderlichen Hülfskräfte beizugeben sind.

Der directe Güterbeförderungsdienst zwischen den Italienischen und Schweizerischen Bahnen, dessen Inslebentreten für den 1. August cr. schon angekündigt war, hat vorläufig doch noch nicht zu Stande kommen können und zwar, wie der „Mon. d. Str. f." sagt, trotz der von der Direction der Oberitalienischen Eisenbahnen der Gotthardbahn gemachten Zugeständnisse. Es bleibt deshalb zunächst für den Monat August der Tarif für den Italienisch-Schweizerischen und Südbadischen Verkehr via Brenner in Kraft.

Ehrenbezeugung für Morse in Rom. Die Stadtbehörde von Rom hat die Errichtung eines Denksteins an dem Hause No. 17 in der Strasse dei Prefetti angeordnet, in welchem der berühmte Amerikanische Gelehrte Samuel Morse in den Jahren 1830 und 1831 wohnte. Der Stein soll in Italienischer Sprache die Inschrift erhalten:

„S. P. Q R. — Dieses Haus bewohnte — vom 20. Februar 1830 — bis zum 5. Januar 1831 — Samuel Finley Breese Morse — Erfinder des elektro-magnetischen Schreibtelegraphen — geboren zu Charlestown am 2. April 1791 — gestorben zu Newyork am 22. April 1872."

„Eine späte, aber wohlverdiente Ehrenbezeugung!" bemerkt dazu der „Mon. d. Str. f."

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Zur Vervollständigung der in No. 57 S. 763 dieser Ztg. gebrachten Notiz bemerken wir, auf Grund einer Mittheilung der Direction der genannten Bahn, dass die ganze Bahn von Altdamm bis Colberg am 25. Mai d. Js., wie solches auch in der Bekanntmachung in No. 40 S. 550 u. 551 dieser Ztg. veröffentlicht wurde, für Personen- und Güterverkehr eröffnet wurde.

Nachtrag

zu den in voriger Nummer befindlichen Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Juli 1882.

„Vacat-Anzeigen" von Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn u. Rumänische Staatseisenbahnen.

I.

Braunschweigische Bahn. Nachtrag 21 v. 1/7. 82 zum Local-Gütertarife v. 1/10. 77, enthaltend: A. Specielle Tarifvorschriften (betreffend die Beförderung von Zuchtfischen etc.). B. Neue Tarifsätze für die Wagenladungsclasse von und nach der Haltestelle Neuekrug. Preis 5 ₰.

Holsteinische Marschbahn. Nachtrag 1, gültig v. 15/7. 82 zum Localgütertarif, Theil II v. 15/5. 82.

(1396) **K. E.-D. Frankfurt a/M.**

a) Mit Gültigkeit v. 1/8. 82 ab ist der Nachtrag 12 zum Local-Gütertarif, enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, des Nebengebührentarifs und des Tarifs der Ueberfuhrgebühren etc., erschienen.

b) Der Nachtrag 5 zum Vieh- etc. Verkehr, welcher im Monat Juli cr. herausgegeben ist, enthält:

1. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.
2. Ergänzung der Tarifvorschriften.
3. Aenderung der durch Nachtrag 3 eingeführten Bestimmungen wegen der Ueberführung in Berlin.

(979) **Köln rechtsrh.** Vom 1/7. 82 ab ist bis auf Weiteres die Strecke Bodelschwingh-Herne H. des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrh.) für den Eisenbahnverkehr geschlossen worden und sind von diesem Tage ab die im Local- sowie in den directen Verkehren für die Station Herne H. und Bodelschwingh bisher bestandenen Frachtsätze mit der Massgabe ausser Kraft getreten, dass die Sätze der letzteren Station künftig nur noch für Transporte der Zeche Werlhausen Anwendung finden.

(Fortsetzung der Tarif-Notizen Seite 825.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Die Güter (incl. Kohlen) der ermässigten Tarifclassen — Special- bezw. Ausnahmetarife —, sowie Viehsendungen werden bei Aufgabe in vollen Wagenladungen im Verkehr von und nach der Station Birkenfeld Stadt vom 1. October ab zu erhöhten Taxen abgefertigt. Diese Erhöhung bezieht sich sowohl auf den inneren Verkehr des linksrheinischen Bezirks, wie auf alle directen Verkehre und beträgt für die einzelne Wagenladung Vieh bezw. der genannten Güter sechs Mark. Köln, den 7. August 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1535)

Rechte Oderufer Eisenbahn-Gesellschaft. Der von uns unterm 14. November 1881 mit Gültigkeit bis Ende August cr. publicirte Ausnahmetarif für den Transport von Rüben (Zucker- und Futterrüben), Rübenschnitzen, Rübenschnitzabfällen und Rübenköpfen im diesseitigen Localverkehr bleibt bis auf Weiteres bestehen. Breslau, 7. August 1882. Direction. (VI. 3426.) (1536)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Triest-Fiume-Sächsischer und Levante-Sächsischer, sowie Sächsisch-Indischer Verkehr.

Mit 1. September l. J. tritt der I. Nachtrag

a) zum Tarife für den Triest-Fiume-Sächsischen und Levante-Sächsischen Verkehr,

b) zum Tarife für den Sächsisch-Indischen Verkehr, beide giltig vom 15. September 1881, in Wirksamkeit.

Diese Tarifnachträge enthalten u. zw. der Nachtrag zu dem ad a) bezeichneten Tarife:

1. Anderweitige Nomenclatur zum Ausnahmetarife No. 8;
2. Neue Ausnahmetarife No. 18, 19 u. 20;
3. Bemerkung betreff. Aufnahme der

Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado in den allgemeinen Tarif;
4. Neuer Kilometerzeiger und Lieferzeitberechnung;
5. Verzeichniss der Sächsischen Nichtverbandstationen unter Angabe der die Umkartirung besorgenden Verbandstationen;

der Nachtrag zu dem ad b) bezeichneten Tarife:
1. Neuer Kilometerzeiger und Lieferzeitberechnung;
2. Verzeichniss der Sächsischen Nichtverbandstationen unter Angabe der die Umkartirung besorgenden Verbandstationen.

Exemplare dieser Tarifnachträge können bei den Verbandstationen, sowie bei unserer Commerciellen Direction in Wien gratis bezogen werden. Wien, am 1. August 1882. Die Generaldirection. (1537)

Steinkohlenverkehr mit Belgien. Die Bekanntmachung vom 3. Juli d. J., betreffend Aufhebung directer Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets von Stationen der linksrheinischen und der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach einigen Stationen der Belgischen Staatsbahn am 15. August d. J., wird dahin berichtigt, dass die directen Frachtsätze für den Verkehr mit der Belgischen Staatsbahnstation Tirlemont nicht aufgehoben werden, sondern nach wie vor in Kraft bleiben. Köln, den 8. August 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1538)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer und Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Vom 15. August cr. ab werden für die Beförderung von Petroleum in Wagenladungen à 10 000 kg von Antwerpen (Entrepôt, Bassins und Sud) transit
a) im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Verkehre nach den Stationen Bacharach, Bingerbrück, Boppard, Coblenz (Rhein und Mosel), Oberwesel, Rhens und St. Goar;
b) im Belgisch-Südwestdeutschen Verkehre nach den Stationen Kirn, Kreuznach, Oberstein, Sobernheim und Staudernheim

ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen. Köln, den 6. August 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1539)

Am 10. August d. J. tritt im **Westdeutschen** Eisenbahnverbande der 29. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarife in Kraft, welcher ermässigte Tarifsätze für Petroleum, sowie Sätze für die neu aufgenommenen Stationen Bempflingen, Bopfingen, Feuerbach und Kirchentellingsfurt der Königlich Württembergischen Staatsbahn enthält.

Der Nachtrag kann von den Verbands-Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden. Hannover, den 4. August 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1540)

Schlesischer Steinkohlenverkehr. Die ermässigten Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Steinkohlen und Kokes von dem Oberschlesischen Kohlenrevier (ab Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn) und von dem Waldenburger und Neuroder Kohlenrevier (diesseitiger Localverkehr) nach Stralsund, gültig bei Aufgabe von mindestens 50 000 kg etc. bis Ende Februar k. Js., finden widerruflich vom 20. August cr. bis Ende Februar k. Js. unter den gleichen Bedingungen auch Anwendung im Verkehr nach den Stationen Demmin, Rakow, Grimmen und Elmenhorst der Berliner Nordbahn. Berlin, den 8. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1541)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Gütertarif des Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbandes vom 1. November v. Js. tritt am 1. September cr. ein Nachtrag III in Kraft, durch welchen ermässigte Tarifsätze des Specialtarifs III zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 10. August 1882. Die Direction. (1542)

Belgisch-Hessischer Verkehr. Am 15. August cr. tritt ein Tarif für die directe Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einer- und Stationen der Belgischen Staatsbahn und der Grossen Belgischen Centralbahn andererseits in Kraft. Köln, den 10. August 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1543)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 20. August 1882 neuen Styls ab wird die Station Stockmannshof der Riga-Dünaburger Eisenbahn für den Flachs-, Flachsheede- und Wergverkehr in den Deutsch-Russischen Eisenbahnverband aufgenommen.

Die Frachtberechnung für den Verkehr mit der Station Stockmannshof hat vorläufig bis zur Herausgabe der definitiven Tarifsätze derart zu erfolgen, dass zu den für die Station Kreuzburg der Riga-Dünaburger Eisenbahn im Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. bezw. in den Nachträgen zu demselben, sowie in dem vom 1. Januar 1882 n. St. giltigen Flachs-Ausnahmetarif mit Schlesischen Stationen bestehenden Tarifsätzen die nachstehenden Zuschläge hinzuzurechnen sind:

a) bei Sendungen à 5000 kg Zuschlag: 0,10 ℳ
b) „ „ à 20 000 „ „ 0,08 „
pro 100 kg,
c) Entfernungszuschlag 17 km.

Für den Transport der Sendungen bezüglich des Verkehrs nach Schlesischen Stationen laut oben erwähnten Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1882 n. St. sind die für den Verkehr mit der Station Kreuzburg (R. D. E.) giltigen Transportbedingungen auch für den Verkehr mit der Station Stockmannshof massgebend. Bromberg, den 5. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1544 J)

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Vom heutigen Tage ab kommen die im Ausnahmetarif für den Transport von Holz, Europäisches jeder Art, als Bau- und Nutzholz, Stämme, Kniehölzer u. s. w. — vom 13./1. Juni cr. — zwischen Rudnja-Polieskaja und Radziwillow einerseits und Danzig und Neufahrwasser andererseits ad pos. 1 erstellten Frachtsätze von 72,74 Kop. und 0,52 bezw. 0,54 ℳ, sowie 61,75 Kop. und 0,49 bezw. 0,51 ℳ pro 100 kg auch für den Transport von Eisenbahnschwellen zwischen den genannten Stationen in Anwendung. Danzig, den 8. August 1882. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1545 J)

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Vom 15. September cr. ab findet zwischen Wiednitz und Alt-Neu-Döbern ein Stückgutverkehr nicht mehr statt und wird daher die in unserem Local-Güter-Tarif vom 1. September 1881 ad II D. 3 enthaltene entgegenstehende Bestimmung aufgehoben. Die Königliche Direction. (1546 J)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Güterverkehr. Vom 20. August cr. ab kommen nachverzeichnete ermässigte Frachtsätze zur Anwendung:

Zwischen Berlin B. A. E. und	Classe A1	A2	Specialtarife III
	pro 100 kg		
Gröbers . .	1,46 ℳ	1,06 ℳ	0,53 ℳ
Niemberg . .	1,47 „	1,07 „	0,54 „
Schkeuditz .	1,51 „	—	0,55 „

Berlin, den 9. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1547 J)

---

2. Verkehrs-Störungen.

K. K. priv. Oest. Staats-Eisenbahngesellschaft. Am 7. August d. J. hat auf der Strecke Szlatina-Armönis eine Felsabrutschung stattgefunden, wodurch eine Unterbrechung des Verkehrs verursacht wurde, die voraussichtlich 8 Tage andauern dürfte.

Mit Bezugnahme auf § 14, Alinea 4 des Vereinswagenregulativs wird dies hierdurch bekannt gemacht. Wien, am 9. August 1882. Die Verkehrsdirection.

---

3. Ausloosungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Bei der am 1. August 1882 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 4. Februar 1875, No. 559/F. M. genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen VII. Verloosung der Prioritäts-Anleihe Emission 1875 à 400 Reichsmark wurden folgende 16 Nummern gezogen:

88 111 590 721 855 944 1162 1569 1816 2454 3243 3448 3765 5292 6508 6933.

Vom 1. October 1882 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Gold eingelöst.

Die Verzinsung der gezogenen Obligationen hört mit Ende September 1882 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. October 1882 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der Ziehung 1878: No. 70.
„ 1879: „ 4709.
„ 1880: „ 1046 2289.
„ 1881: „ 425 966 1376 2438 2471 3557 4714.

Auf hiesigem Platze besorgen diese Einlösung im Auftrage der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn spesen- und provisionsfrei
die Deutsche Bank,
„ Disconto-Gesellschaft und
„ Herren Richter & Comp.

Berlin, im August 1882. Vom Verwaltungsrathe. (324)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Bei der am 1. August 1882 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 18. April 1872, No. 1552/F. M. genehmigten Tilgungsplanes, in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen VIII. Verloosung der Obligationen Emission 1872 à 300 fl. Oe. W. Silber wurden folgende 54 Nummern gezogen:

91 277 413 441 516 554 622 999 1160 1524 3734 4195 4575 4632 5586 5928 6120 6263 7810 7913 9735 9817 10734 11044 11264 11287 11598 11804 11824 12795 12943 14046 14563 14721 14752 15623 15836 16058 16111 16164 16721 18299 19636 19759 19784 20149 20639 20865 20962 21118 22733 23392 23480 23821.

Vom 1. October 1882 an werden diese

Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effectivem Silber eingelöst.

Die Verzinsung der gezogenen Obligationen hört mit Ende September 1882 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. October 1882 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben, von der Ziehung 1875: No. 2200 9941.
„ 1877: „ 11364 17116.
„ 1878: „ 8105 8430 20052 22771.
„ 1879: „ 11797 20499 23627.
„ 1880: „ 1122 4890 14014 17206.
„ 1881: „ 190 12080 12904 15914 16069 16387 16513 16708 16965 21741.

Auf hiesigem Platze übernimmt im Auftrage der Südnorddeutschen Verbindungsbahn:
die Direction der Discontogesellschaft
die Einlösung dieser Obligationen spesen- und provisionsfrei, in Reichsmark umgerechnet, nach demjenigen Wiener Cours, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen der genannten Zahlstelle periodisch bekannt gegeben wird. Berlin, im August 1882. Vom Verwaltungsrathe. (325)

4. Submissionen.

Pfälzische Eisenbahnen. Lauterthalbahn. Secundärbahnstrecke. Die Anfertigung und Lieferung folgender Oberbaumaterialien und zwar:

a) 69 000 lauf. Meter Eisenbahnschienen aus Flussstahl (Secundärbahnprofil) im Gewichte von 1 725 t;
b) 8 800 Paar Seitenlaschen für Secundärbahnprofil aus Flussstahl im Gewichte von 74 272 kg;
c) 78 000 Stück Unterlagsplatten aus Eisen im Gewichte von 98 280 kg;
d) 36 000 Stück Laschenbolzen aus Eisen im Gewichte von 11 520 kg;
e) 195 000 Stück Schienennägel aus Eisen im Gewichte von 39 000 kg

soll nach Positionen a—e getrennt im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem Bureau des stellv. Oberingenieurs zu Kaiserslautern, Mannheimer Strasse No. 33, auf und können von dort aus bezogen werden.

Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Schienen und Schienenbefestigungsmittel"
bis zu dem auf Freitag, den 18. August, Vormittags 12 Uhr anberaumten Submissionstermin bei der unterzeichneten Direction einzureichen. Ludwigshafen am Rhein, 2. August 1882. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. von Jaeger. (322)

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes lagernden für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren, alten Oberbau- und Baumaterialien als:
Schienen, Schmelzeisen, Schmiedeeisen, Gusseisen, Eisenblech, Wellblech und diverse andere Materialien
sollen im Wege der Licitation verkauft werden. Versiegelte Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf den Ankauf alter Materialien"
bis zum 4. September cr., Vormittags 11 Uhr
an uns einzureichen. Die Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Materialien sind auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien mit 1 *M.* von dem Bureauvorsteher Kersten in Stettin, Carlstrasse No. 1 zu erhalten. Je ein Exemplar derselben liegt
in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Submissionszeitung Cyclop, im Bureau des Berliner Baumarkts, in der Börsenregistratur in Berlin und in unserer Calculatur in Stettin, Carlstrasse No. 1
zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus. Stettin, den 25. Juli 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Stettin. (319)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

Beilage zu No. 62. **Berlin,** den 14. August 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Erkrankungs-Verhältnisse der Beamten von 21 Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in 1880

im Auftrage der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, bearbeitet von Dr. **J. Petersen** (Berlin).

E i n l e i t u n g.

Nachdem auf Anregung des Kaiserlichen Gesundheitsamts am 12. Februar 1878 in einer Conferenz zu Frankfurt a/M. unter Betheiligung einer namhaften Anzahl Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und ärztlicher Autoritäten einheitliche Grundsätze für eine rationelle Erhebung über die Erkrankungs-Verhältnisse der Eisenbahnbeamten festgestellt worden waren, erklärten sich 34 Deutsche Bahnverwaltungen[1]) bereit, die zur Herstellung der Erkrankungsstatistik erforderlichen Erhebungen zu veranstalten und bereits für das Jahr 1879 das Material an Zählblättchen dem Kaiserlichen Gesundheitsamt, welches sich zur Bearbeitung der Erkrankungsstatistik erboten hatte, einzuliefern.

In den Kreisen, welche die Förderung der medicinischen Statistik zum Zwecke der Erforschung der näheren und entfernteren Krankheitsursachen erstreben, freute man sich dieses Erfolges, indem man diese Arbeit als ein Vorbild für Erhebungen über andere Berufsclassen erkannte und deshalb den Bestrebungen des Kaiserlichen Gesundheitsamts allseitige Anerkennung zollte — leider war das Reichs-Gesundheitsamt wegen Mangel an geeigneten Hülfskräften nicht im Stande, die schon begonnene Sammlung und Bearbeitung der Erkrankungsstatistik herabzusetzen und es würden die schon bewirkten Erhebungen ohne erkennbaren Nutzen geblieben, das wohlwollende Interesse der Eisenbahn-Verwaltungen an der Ausbildung dieses wichtigen Zweiges der Statistik bald wieder erkaltet sein, wenn nicht der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen es im Interesse der Eisenbahn-Verwaltungen sowohl, wie der öffentlichen Gesundheitspflege als seine Aufgabe angesehen hätte, der weiteren Bearbeitung der gesammten Materialien Fortgang zu verschaffen, um so mehr, als es sich hierbei in Hinblick auf die Beschlüsse der am 20. bis 22. Januar 1873 in Frankfurt a/M. abgehaltenen Generalversammlung (die Erhebungen in Bezug auf die Krankheitsverhältnisse betreff.) keineswegs nur um die Schaffung neuer, sondern nur um Modificationen schon vorhandener Einrichtungen des Vereins handelte. Die geschäftsführende Direction überwies deshalb diese Angelegenheit der Commission für Statistik zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung. Die Commission empfahl die f a c u l t a t i v e Einführung einer Erkrankungsstatistik bei d e n j e n i g e n B a h n e n, w e l c h e e i n e n g e o r d n e t e n b a h n ä r z t l i c h e n D i e n s t h a b e n; diesem Vorschlage wurde die Genehmigung der Generalversammlung zu Köln zu Theil und es wurde die Sammlung und Veröffentlichung der Materialien der geschäftsführenden Direction in der Weise zugewiesen, dass die Erhebungen über die Erkrankungs-Verhältnisse nach den von der Generalversammlung gutgeheissenen Formularen zuerst für das Jahr 1882 stattfinden sollten, während die für die Jahre 1880 und 1881 vorhandenen Materialien zur Einsichtnahme der Vereinsbahnen aufbereitet werden könnten; die Art der Bearbeitung blieb der geschäftsführenden Direction überlassen.

Für das Jahr 1880 sind in der Haupttabelle (auf S. 822 u. 823) die Erkrankungen der Beamten von 21 Vereinsbahnen gemäss den seinerzeit vom Kaiserlichen Gesundheitsamt aufgestellten Grundsätzen, welche von Seiten der Commission nur geringe Aenderungen erfahren haben, zusammengestellt. Aus den für jede einzelne Bahnverwaltung aufgestellten S p e c i a l t a b e l l e n sind die bezüglichen Erkrankungs-Verhältnisse leicht zu ersehen. Hier sollen deshalb nur die Ergebnisse für die G e s a m m t z a h l der Erkrankungen bei den **e i n z e l n e n B e a m t e n k a t e g o r i e n** **j e n a c h A l t e r** und **K r a n k h e i t s f o r m e n** besondere Berücksichtigung finden.

Im Jahre 1880 betheiligten sich 21 Bahnverwaltungen an der Erkrankungsstatistik, dieselbe erstreckte sich auf 34 693 Erkrankungsfälle, von denen entfielen auf:

das Zugförderungs-Personal	7 435	od. 21,43	pCt. d. Erkrankungen,
„ Zugbegleitungs-Personal	7 379	„ 21,27	„ „ „
„ Bahnbewachungs-Personal	10 459	„ 30,15	„ „ „
„ Stations- und Expeditions-Personal	8 614	„ 24,90	„ „ „
und auf das sonstige pensionsberechtigte Personal	806	„ 2,25	„ „ „

---

[1]) Vergl. des Näheren in der Beilage zu No. 52 der Veröffentlichungen des Kaiserlichen Gesundheitsamts, Jahrgang 1878, woselbst eine gedrängte Darstellung der Organisation der Erkrankungsstatistik gegeben wurde, zugleich aber auch die Namen derjenigen Bahnverwaltungen namhaft gemacht sind, welche sich im Jahre 1879 an der Erkrankungsstatistik betheiligen wollten.

Die absolute Zahl der Erkrankungen bei den e i n z e l n e n B a h n v e r w a l t u n g e n mit Unterscheidung der fünf Beamtenkategorien, sowie der Erkrankungen innerhalb der verschiedenen Krankheitsgruppen bezw. nach den hauptsächlichsten Krankheitsformen ist folgende:

Laufende No.	Name der Bahnverwaltung	Zahl der Erkrankten beim						Von den Erkrankten litten an:								
									darunter					III.	
		Gesammt-Personal	Zugförderungs-Personal	Zugbegleitungs-Personal	Bahnbewachungs-Personal	Stations- und Expeditions-Personal	sonstigen pensionsberechtigten Personal	I. allgemeinen und Blutkrankheiten	Rheumatismus	Typhus	Diphtherie	II. Krankheiten des Nervensystems	darunter Geisteskrankheiten	Krankheiten der Augen	Krankheiten der Ohren
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.								
1	Eutin-Lübeck	11	2	1	4	3	1	2	—	—	—	—	—	—	—
2	Breslau-Warschau	18	2	1	9	6	—	6	—	—	1	1	—	—	—
3	Crefeld	20	6	2	6	2	4	6	4	—	—	1	—	—	—
4	Westholsteiner	21	2	1	12	6	—	4	—	2	—	—	—	—	—
5	Tilsit-Insterburg	37	4	3	15	9	6	14	5	—	—	2	—	2	—
6	Marienburg-Mlawka	41	3	5	9	18	6	9	2	—	—	1	—	1	—
7	Aachen-Jülich	50	11	19	7	13	—	13	4	—	—	—	—	1	—
8	Nordhausen-Erfurt	77	18	10	28	16	5	30	9	3	—	2	—	—	2
9	Dortmund-Gronau	91	16	7	38	30	—	20	2	1	—	4	—	3	2
10	Lübeck-Büchen	198	20	47	74	32	25	75	31	1	—	2	—	4	1
11	Altona-Kiel	362	29	38	163	80	52	130	46	6	4	15	—	9	6
12	Berlin-Görlitz	431	63	110	124	78	56	141	52	2	—	14	—	18	2
13	Ostbahn (Bromberg)	2 417	569	397	969	482	—	830	523	11	10	81	3	77	22
14	Eisenbahndirection Frankfurt a/M.	2 816	656	630	994	536	—	855	578	2	14	73	3	91	10
15	Eisenbahndirection Berlin	2 932	719	488	1 066	659	—	861	482	14	32	110	—	80	22
16	Elsass-Lothringische Eisenbahnen	3 029	499	543	1 149	838	—	957	722	8	4	123	—	71	16
17	Rheinische Eisenbahn	3 274	483	685	993	1 113	—	767	355	6	3	84	—	88	17
18	Hannoversche Staatsbahnen	3 465	1 031	534	1 079	821	—	869	577	12	11	83	—	57	27
19	Sächsische Staatseisenbahnen	4 524	1 015	1 269	1 191	1 049	—	1 406	955	10	9	103	6	48	18
20	Bergisch-Märkische Eisenbahn	4 874	961	975	1 563	820	555	1 401	867	12	15	83	—	141	18
21	Bayerische Staatseisenbahnen	6 005	1 326	1 614	966	2 003	96	1 517	693	10	28	364	25	118	25
	überhaupt	34 693	7 435	7 379	10 459	8 614	806	9 913	5 907	100	131	1 146	37	809	188

(Fortsetzung dieser Tabelle auf Seite 824.)

Beamtenkategorien und Altersclassen		I. Allgemeine Ergebnisse. Im Dienst waren zu Beginn des Jahres	Zahl der Erkrankungen	Von 100 Beamten erkrankten (2 Dez.)	Es starben	Zahl der Krankheitstage	Durchschnittliche Dauer einer Erkrankung (2 Dez.)	II. Die Erkrankungen I. Allgemeine und Blutkrankheiten überhaupt	darunter Rheumatismus	darunter Typhus	darunter Diphtheritis	II. Krankheiten des Nervensystems überhaupt	darunter Geisteskrankheit.	III. a. Krankheiten der Augen	III. b. Krankheiten der Ohren
I. Zugförderungs-Personal	bis 25 Jahre . .	59	24	40,67	—	444	18,50	8	5	—	—	—	—	2	—
	über 25—30 Jahre	1 133	857	75,64	4	12 969	15,13	225	132	3	4	17	—	24	4
	über 30—35 Jahre	2 730	2 233	81,78	13	32 224	14,43	587	396	5	13	49	1	63	8
	über 35—40 Jahre	2 182	2 028	92,94	16	30 454	15,01	652	447	6	11	61	3	53	9
	über 40—45 Jahre	1 015	1 036	102,06	11	16 345	15,78	353	207	2	3	31	—	34	4
	über 45—50 Jahre	542	596	109,96	8	9 875	16,57	193	117	—	1	21	1	17	2
	über 50—55 Jahre	348	419	120,40	6	7 580	18,09	154	81	—	2	12	—	4	5
	über 55—60 Jahre	151	159	105,29	2	3 155	19,85	55	21	—	—	8	—	1	3
	über 60 Jahre . .	48	83	172,92	2	3 519	42,40	26	10	—	—	2	—	—	1
	Summa	8 208	7 435	90,58	62	116 565	15,68	2 253	1 416	16	34	201	5	198	36
II. Zugbegleitungs-Personal	bis 25 Jahre . .	41	35	85,36	1	378	10,80	8	3	—	1	—	—	—	1
	über 25—30 Jahre	572	336	58,74	5	4 092	12,18	66	42	1	—	3	—	8	2
	über 30—35 Jahre	1 869	1 359	72,71	9	17 053	12,54	315	194	3	4	33	2	29	8
	über 35—40 Jahre	2 601	1 737	66,76	22	27 184	15,64	482	332	4	7	34	3	41	10
	über 40—45 Jahre	2 101	1 674	79,68	20	26 802	16,01	502	312	2	5	57	2	37	5
	über 45—50 Jahre	1 293	1 004	77,65	23	22 013	21,92	298	158	5	4	45	2	20	9
	über 50—55 Jahre	716	642	89,66	17	14 225	22,15	202	123	—	2	18	2	9	5
	über 55—60 Jahre	376	395	105,05	6	8 897	22,52	108	50	1	1	20	—	11	1
	über 60 Jahre . .	158	197	124,65	6	5 566	28,26	72	23	—	—	2	—	2	—
	Summa	9 727	7 379	75,86	109	126 210	17,10	2 053	1 237	16	24	212	11	157	41
III. Bahnbewachungs-Personal	bis 25 Jahre . .	54	21	38,97	—	318	15,14	6	3	—	—	1	—	1	—
	über 25—30 Jahre	876	393	44,86	5	4 176	10,63	141	79	2	3	13	—	11	2
	über 30—35 Jahre	3 376	1 407	41,67	17	16 899	12,01	393	232	10	7	35	3	32	11
	über 35—40 Jahre	4 842	2 275	46,96	41	29 865	12,12	599	384	9	7	63	1	58	15
	über 40—45 Jahre	4 418	1 982	44,86	41	28 828	14,53	609	368	4	4	50	2	41	10
	über 45—50 Jahre	3 196	1 642	51,38	31	25 207	15,35	466	297	2	3	53	—	41	9
	über 50—55 Jahre	2 277	1 242	54,55	30	20 235	16,32	370	237	4	2	42	—	31	5
	über 55—60 Jahre	1 598	871	54,50	34	16 710	19,18	236	140	1	1	43	1	15	2
	über 60 Jahre . .	1 021	626	61,31	32	17 850	26,93	161	80	1	—	27	—	16	5
	Summa	21 658	10 459	48,25	231	160 088	15,31	2 981	1 820	33	27	327	7	246	59
IV. Stations- und Expeditions-Personal	bis 25 Jahre . .	554	161	29,06	2	1 752	10,88	47	19	1	1	6	1	5	3
	über 25—30 Jahre	1 950	676	34,66	7	8 575	12,72	168	72	4	9	37	—	12	6
	über 30—35 Jahre	3 397	1 404	41,33	24	21 702	15,46	348	203	4	9	48	—	39	9
	über 35—40 Jahre	4 108	1 803	43,89	35	28 630	15,85	480	290	7	9	62	5	47	12
	über 40—45 Jahre	3 677	1 645	44,78	30	29 453	17,96	487	280	8	5	85	1	32	4
	über 45—50 Jahre	2 423	1 159	47,85	33	22 427	19,34	331	187	2	8	62	3	21	6
	über 50—55 Jahre	1 475	875	59,38	18	18 560	21,18	262	153	—	—	40	—	10	4
	über 55—60 Jahre	893	507	56,78	17	11 499	22,68	170	88	2	—	18	—	12	1
	über 60 Jahre . .	597	384	64,37	25	13 494	35,14	114	48	1	1	8	2	8	1
	Summa	19 074	8 614	45,16	191	156 092	18,12	2 407	1 340	29	42	366	12	186	46
V. Sonstiges pensionsberechtigtes Personal	bis 25 Jahre . .	65	14	21,54	—	143	10,21	4	2	—	—	—	—	1	—
	über 25—30 Jahre	289	102	35,28	5	2 085	20,44	21	7	1	—	—	—	2	—
	über 30—35 Jahre	480	178	37,10	4	2 980	16,75	41	23	1	1	9	—	4	1
	über 35—40 Jahre	462	166	35,93	3	2 387	14,38	50	17	1	2	9	1	3	1
	über 40—45 Jahre	346	170	49,15	3	3 126	18,35	52	28	1	—	9	1	4	3
	über 45—50 Jahre	191	74	38,72	4	2 870	38,95	23	8	1	—	7	—	4	—
	über 50—55 Jahre	123	46	37,38	3	914	19,90	9	2	—	—	3	—	1	1
	über 55—60 Jahre	70	33	47,14	3	834	25,27	14	5	1	1	1	—	2	—
	über 60 Jahre . .	48	23	47,92	2	480	20,85	5	2	—	—	2	—	1	—
	Summa	2 074	806	38,86	27	15 819	19,62	219	94	6	4	40	2	22	6
VI. Gesammt-Personal	bis 25 Jahre . .	773	255	33,00	3	3 035	11,87	73	32	1	2	7	1	9	4
	über 25—30 Jahre	4 820	2 364	49,04	26	31 897	13,48	621	332	11	16	70	—	57	14
	über 30—35 Jahre	11 852	6 581	55,52	67	90 858	13,80	1 684	1 048	23	34	174	6	167	37
	über 35—40 Jahre	14 195	8 009	56,42	117	118 520	14,79	2 263	1 470	27	36	229	13	202	47
	über 40—45 Jahre	11 557	6 507	56,30	105	104 554	16,07	2 003	1 195	17	17	232	6	148	26
	über 45—50 Jahre	7 645	4 475	58,53	99	82 392	18,38	1 311	767	10	16	188	6	103	26
	über 50—55 Jahre	4 939	3 224	65,28	74	61 514	19,84	997	596	4	6	115	2	55	20
	über 55—60 Jahre	3 088	1 965	63,63	62	41 095	20,87	583	304	5	3	90	1	41	7
	über 60 Jahre . .	1 872	1 313	70,14	67	40 909	31,16	378	163	2	1	41	2	27	7
	Summa	60 741	34 693	57,12	620	574 774	16,57	9 913	5 907	100	131	1 146	37	809	188

Gegenüber der Zahl der im Dienst befindlichen Personen — 60 741 — stellte sich die Erkrankungsziffer des Jahres 1880 auf 57,12 für das Gesammtpersonal; ein Vergleich mit früheren Jahren liegt für eine grössere Anzahl Deutscher Eisenbahnen nur in der vom Kaiserlichen Gesundheitsamt für 15 Deutsche Bahnen ausgeführten Bearbeitung[2]) vor. Nach derselben belief sich die Erkrankungsziffer etwas höher, auf 59,56 — bei etwa 146 000 unter einjähriger Beobachtung gestandenen Beamten und 87 000 Erkrankungen derselben. Für die einzelnen Beamtenkategorien ergaben sich folgende Erkrankungsziffern:

	Zugförderungs-Personal	Zugbegleitungs-Personal	Bahnbewachungs-Personal	Stations- u. Expeditions-Personal	Sonstiges pensionsberechtigtes Pers.
in 1880 bei 21 Bahnen	90,58	75,86	48,25	45,16	38,86
„ 1875 „ 15 „	120,22	82,03	48,50	47,16	35,43

[2]) Vergl. Näheres No. 48 bis 50 der Veröffentlichungen, Jahrgang 1878.

nach Krankheits-Gruppen bezw. einigen Krankheitsformen

IV. Krankheiten der Athmungs-Organe: überhaupt	darunter: Lungenschwindsucht	darunter: Lungen- u. Brustfell-Entzündung	darunter: Kehlkopfkrankheiten	V. Krankheiten der Circulations-Organe: überhaupt	darunter des Herzens	VI. Krankheiten des Verdauungs-Apparates: überhaupt	darunter: des Magens	darunter: der Leber	VII. Krankheiten der Harn- und Geschlechts-Organe	VIII. Krankheiten der äusseren Bedeckungen	IX. Krankheiten der Bewegungs-Organe	X. Verletzungen im Dienst	X. Verletzungen ausser Dienst	Ausserdem: Simulation	Ausserdem: Selbstmord	Beamtencategorien und Altersclassen	
2	—	1	—	—	—	4	3	—	—	3	—	5	—	—	—	bis 25 Jahre	I. Zugförderungs-Personal
152	5	21	12	7	1	220	141	5	15	82	36	73	2	—	—	über 25—30 Jahre	
486	11	53	48	28	12	519	405	12	17	153	101	215	7	—	—	über 30—35 Jahre	
445	12	60	25	30	11	421	322	13	22	118	56	157	4	—	—	über 35—40 Jahre	
235	8	39	27	7	2	221	152	5	6	46	29	65	4	—	1	über 40—45 Jahre	
120	5	13	6	11	7	137	96	6	5	29	11	48	2	—	—	über 45—50 Jahre	
87	3	16	5	3	2	87	61	3	7	16	12	32	—	—	—	über 50—55 Jahre	
46	3	2	4	4	3	24	17	1	2	4	3	9	—	—	—	über 55—60 Jahre	
27	—	3	1	1	—	15	11	1	2	3	—	5	1	—	—	über 60 Jahre	
1 600	47	208	128	91	38	1 648	1 208	46	76	454	248	609	20	—	1	Summa	
6	—	2	1	4	1	8	7	—	1	1	3	3	—	—	—	bis 25 Jahre	II. Zugbegleitungs-Personal
98	1	20	6	3	3	93	82	1	2	15	13	32	1	—	—	über 25—30 Jahre	
327	23	47	19	14	7	348	285	7	15	75	51	143	1	—	—	über 30—35 Jahre	
413	16	53	24	17	8	372	286	8	11	109	57	187	4	—	—	über 35—40 Jahre	
382	15	47	28	18	12	379	282	13	13	95	45	135	6	—	—	über 40—45 Jahre	
234	11	34	12	13	6	212	143	8	10	43	33	84	3	—	—	über 45—50 Jahre	
144	1	26	7	13	8	139	101	6	16	23	14	55	4	—	—	über 50—55 Jahre	
85	2	11	8	6	5	100	64	4	6	16	12	28	2	—	—	über 55—60 Jahre	
47	1	5	1	3	—	45	35	1	1	9	1	15	—	—	—	über 60 Jahre	
1 736	70	245	106	91	50	1 696	1 285	48	75	386	229	682	21	—	—	Summa	
8	—	1	—	—	—	3	1	—	—	1	1	—	—	—	—	bis 25 Jahre	III. Bahnbewachungs-Personal
82	4	12	7	2	—	86	64	2	3	20	12	21	—	—	—	über 25—30 Jahre	
321	9	51	17	8	6	302	257	5	8	121	85	89	2	—	—	über 30—35 Jahre	
524	17	86	24	18	6	485	400	9	25	200	92	193	3	—	—	über 35—40 Jahre	
399	12	76	13	21	12	467	389	11	25	144	104	107	4	—	1	über 40—45 Jahre	
365	14	53	12	22	10	380	300	10	15	108	70	103	9	—	1	über 45—50 Jahre	
294	12	48	10	10	7	269	207	6	11	101	47	60	2	—	—	über 50—55 Jahre	
221	13	31	1	6	3	223	180	6	8	61	19	35	2	—	—	über 55—60 Jahre	
161	6	32	3	2	1	162	139	3	6	43	16	26	1	—	—	über 60 Jahre	
2 375	87	390	87	89	45	2 377	1 937	52	101	799	446	634	23	—	2	Summa	
32	3	4	—	—	—	32	20	—	5	12	13	3	3	—	—	bis 25 Jahre	IV. Stations- und Expeditions-Personal
131	7	19	10	13	6	172	123	3	7	62	33	28	7	—	—	über 25—30 Jahre	
331	23	51	20	29	16	377	278	13	18	104	36	58	6	1	—	über 30—35 Jahre	
438	19	71	28	24	17	456	350	12	26	110	56	84	8	—	—	über 35—40 Jahre	
367	26	61	31	39	23	385	287	10	22	92	42	81	7	1	1	über 40—45 Jahre	
285	15	41	16	19	12	278	218	12	19	57	30	47	4	—	—	über 45—50 Jahre	
193	14	26	14	17	8	219	159	8	9	44	18	53	5	—	1	über 50—55 Jahre	
118	8	21	4	9	5	99	72	4	7	23	22	24	4	—	—	über 55—60 Jahre	
105	5	14	4	14	11	101	82	8	6	13	7	7	—	—	—	über 60 Jahre	
2 000	120	308	127	164	98	2 119	1 589	70	119	517	257	385	44	2	2	Summa	
4	—	1	—	1	1	3	2	—	—	1	—	—	—	—	—	bis 25 Jahre	V. Sonstiges pensionsberechtigtes Personal
27	3	2	3	1	1	23	17	—	3	12	3	10	—	—	—	über 25—30 Jahre	
42	5	2	4	1	1	31	29	—	3	14	13	18	1	—	—	über 30—35 Jahre	
38	1	6	1	2	1	22	16	1	3	16	12	9	1	—	—	über 35—40 Jahre	
45	—	8	3	1	1	29	20	3	1	17	2	6	1	—	—	über 40—45 Jahre	
21	1	3	1	3	1	5	2	1	2	4	2	2	1	—	—	über 45—50 Jahre	
13	1	3	—	2	2	7	7	—	—	6	1	1	—	1	1	über 50—55 Jahre	
9	2	2	—	—	—	4	2	—	1	—	1	1	—	—	—	über 55—60 Jahre	
5	—	1	—	1	1	6	4	1	—	1	1	—	—	1	—	über 60 Jahre	
204	13	28	12	12	9	130	99	6	13	71	35	47	4	2	1	Summa	
52	3	9	1	5	2	50	33	—	6	18	17	11	3	—	—	bis 25 Jahre	VI. Gesammt-Personal
490	20	74	38	26	11	594	427	11	30	191	97	164	10	—	—	über 25—30 Jahre	
1 507	71	204	108	80	42	1 577	1 254	37	61	467	286	523	17	1	—	über 30—35 Jahre	
1 858	65	276	102	91	43	1 756	1 374	43	87	553	273	630	20	—	—	über 35—40 Jahre	
1 428	61	231	102	86	50	1 481	1 130	42	67	394	222	394	22	1	3	über 40—45 Jahre	
1 025	46	144	47	68	36	1 012	759	37	51	241	146	284	19	—	1	über 45—50 Jahre	
731	31	119	36	45	27	721	535	23	43	190	92	201	11	1	2	über 50—55 Jahre	
479	28	67	17	25	16	450	335	15	24	104	57	97	8	—	—	über 55—60 Jahre	
345	12	55	9	21	13	329	271	14	15	69	25	53	2	1	—	über 60 Jahre	
7 915	337	1 179	460	447	240	7 970	6 118	222	384	2 227	1 215	2 357	112	4	6	Summa	

Eine wesentliche Abweichung haben (nach der nebenstehenden kleinen Zusammenstellung) nur die beiden ersten Gruppen aufzuweisen, während die übrigen keine oder nur unbedeutende Differenzen zeigen; diese nur für zwei Jahre vorliegenden Ergebnisse für eine grössere Zahl von Bahnen gestatten indess noch nicht, praktische Schlüsse auf die Schädlichkeiten zu machen, welche bestimmte Erkrankungen zur Folge haben. Es werden deshalb zunächst die für die einzelnen Beobachtungsjahre vorliegenden Daten immer nur dazu dienen, die bisherigen zu ergänzen.

Fortsetzung der Tabelle von Seite 821.

Laufende No.	Name der Bahnverwaltung	Von den Erkrankten litten an: IV. Krankheiten der Athmungsorgane	darunter: Lungenschwindsucht	darunter: Brust- und Lungenentzündung	darunter: Kehlkopfkrankheiten	V. Krankheiten der Circulationsorgane	darunter des Herzens	VI. Krankheiten der Verdauungsorgane	darunter: des Magens	darunter: der Leber	VII. Krankh. d. Harn- u. Geschlechtsorgane	VIII. Krankh. der äusseren Bedeckungen	IX. Krankheiten der Bewegungsorgane	X. Verletzungen überhaupt	darunter ausser d. Dienst zugezogen	ausserdem: Simulation	ausserdem: Selbstmord
1	Eutin-Lübeck	2	1	1	—	—	—	2	1	—	—	1	1	3	—	—	—
2	Breslau-Warschau	5	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—
3	Crefeld	4	—	1	—	—	—	3	3	—	—	1	2	3	—	—	—
4	Westholsteiner	8	—	4	—	—	—	5	5	—	—	1	2	1	—	—	—
5	Tilsit-Insterburg	9	—	6	—	—	—	4	4	—	—	4	—	2	—	—	—
6	Marienburg-Mlawka	10	2	1	1	—	—	12	5	—	—	4	—	4	—	—	—
7	Aachen-Jülich	17	1	—	—	2	1	7	6	—	—	3	2	5	—	—	—
8	Nordhausen-Erfurt	9	—	6	—	1	—	16	5	1	3	3	4	7	—	—	—
9	Dortmund-Gronau	21	3	10	—	1	1	24	20	—	1	9	3	3	—	—	—
10	Lübeck-Büchen	36	1	6	2	—	—	38	26	—	3	12	2	25	—	—	—
11	Altona-Kiel	84	7	35	—	1	1	53	35	—	2	27	12	23	—	—	—
12	Berlin-Görlitz	92	8	16	8	4	1	67	34	3	3	51	18	21	—	—	—
13	Ostbahn (Bromberg)	564	20	80	44	27	18	371	258	13	47	160	87	151	—	—	—
14	Eisenbahndir. Frankf. a/M.	607	11	120	44	42	9	604	461	8	24	163	160	187	—	—	—
15	Eisenbahndirection Berlin	651	22	68	64	43	23	630	481	29	52	173	138	171	1	—	1
16	Elsass-Lothringische E.	696	22	74	39	30	12	687	580	21	17	154	137	140	1	—	1
17	Rheinische Eisenbahn	855	41	206	29	22	18	799	735	16	47	258	146	191	—	—	—
18	Hannoversche Staatsbahn	753	39	126	42	51	43	876	811	27	52	275	82	340	—	—	—
19	Sächsische Staatseisenb.	1 150	36	162	36	36	18	1 192	1 012	53	26	173	87	285	—	—	—
20	Bergisch-Märkische Eisenb.	1 220	35	108	58	46	38	1 008	820	26	45	370	239	301	—	—	2
21	Bayerische Staatseisenb.	1 122	86	149	93	141	57	1 569	836	25	62	385	90	606	110	4	2
	überhaupt	7 915	337	1 179	460	447	240	7 970	6 118	222	384	2 227	1 215	2 469	112	4	6

Die Erkrankungsziffern gestalten sich bei den einzelnen Bahnen sehr abweichend, wie die nachstehende Tabelle ersehen lässt.

Laufende No.	Name der Bahnverwaltung	Von je 100 im Dienst der nebenstehend bezeichneten Verwaltungen stehenden Personen erkrankten beim: Gesammt-Personal	Zugförderungs-Personal	Zugbegleitungs-Personal	Bahnbewachungs-Personal	Stations- u. Expeditions-Personal	sonstigen pensionsberechtigten Personal
1	Eutin-Lübeck	15,71	25,00	14,30	10,00	37,50	14,30
2	Breslau-Warschau	22,50	25,00	11,11	34,61	16,22	—
3	Crefelder	26,00	66,00	28,58	17,64	12,50	36,36
4	Westholsteiner	17,20	14,30	7,14	17,40	25,00	—
5	Tilsit-Insterburg	36,30	66,66	75,00	33,33	30,00	35,36
6	Marienburg-Mlawka	48,23	30,00	26,35	43,00	75,00	54,54
7	Aachen-Jülich	53,20	78,60	118,75	77,80	23,65	—
8	Nordhausen-Erfurt	32,90	78,29	41,66	26,42	25,80	26,30
9	Dortmund-Gronau	44,60	100,00	70,00	65,25	25,00	—
10	Lübeck-Büchen	34,55	41,70	65,27	32,03	22,53	31,25
11	Altona-Kiel	22,83	21,80	24,67	21,90	19,65	35,15
12	Berlin-Görlitz	43,28	58,88	78,57	34,24	37,50	31,28
13	Ostbahn (Bromberg)	57,45	79,13	66,50	54,00	44,10	—
14	E.-D. Frankfurt a/M.	65,60	88,20	86,20	56,11	51,24	—
15	E.-D. Berlin	59,48	97,03	68,63	50,66	48,00	—
16	Elsass-Lothringische E.	72,90	94,68	92,03	65,80	64,91	—
17	Rheinische Eisenbahn	62,78	88,46	76,03	46,37	54,80	—
18	Hannoversche Staatsb.	55,79	95,11	65,44	47,26	40,50	—
19	Sächsische Staatsb.	52,75	100,39	75,76	36,86	39,46	—
20	Bergisch-Märkische E.	61,04	96,58	79,91	62,34	41,31	43,46
21	Bayerische Staatsb.	56,25	91,83	76,42	41,16	44,86	30,29

Für einige Bahnen liegen die Ergebnisse von Beobachtungen aus früheren Jahren vor; nach denselben war die Erkrankungsziffer der 3 Hauptkategorien im Jahre

		1880	1879
beim Zugförderungs-Personal	Ostbahn	79,13	62,72
	Rheinische Bahn	88,46	78,35
	Bayerische Staatsbahnen	91,83	95,65
beim Zugbegleitungs-Personal	Ostbahn	66,50	56,63
	Rheinische Bahn	76,03	72,33
	Bayerische Staatsbahnen	76,42	87,82
beim Bahnbewachungs-Personal	Ostbahn	54,00	43,71
	Rheinische Bahn	46,37	42,91
	Bayerische Staatsbahnen	41,16	57,42

Die ungünstigste Gesammt-Erkrankungsziffer wies die Elsass-Lothringische Bahn auf; beim Maschinenpersonal steht die Sächsische Staatsbahn am ungünstigsten da; das Zugbegleitungs-Personal zeigt auf der Aachen-Jülicher Bahn die höchste Erkrankungsziffer, desgleichen diese Bahn hinsichtlich des Bahnbewachungs-Personals; das Stations- und Expeditions-Personal zeigt bei der Marienburg-Mlawkaer Bahn eine auffallend hohe Erkrankungsziffer.

Einen zuverlässigeren und deshalb deutlicheren Massstab für die Erkrankungsverhältnisse gewähren aber erst die mit Unterscheidung der Altersverhältnisse festgestellten Erkrankungsziffern, wie solches aus nachstehender Tabelle hervorgeht.

Alter	Von je 100 im Dienst befindlichen Personen der nebenstehenden Altersclassen erkrankten beim: Gesammt-Personal	Zugförderungs-Personal	Zugbegleitungs-Personal	Bahnbewachungs-Personal	Stations- u. Expeditions-Personal	sonstigen pensionsberechtigten Personal
bis 25 Jahre	33,00	40,67	85,36	38,97	29,06	21,54
über 25—30 Jahre	49,04	75,64	58,74	44,86	34,66	35,28
über 30—35 „	55,52	81,78	72,71	41,67	41,33	37,10
über 35—40 „	56,42	92,94	66,76	46,96	43,89	35,93
über 40—45 „	56,30	102,06	79,68	44,86	44,78	49,15
über 45—50 „	58,53	109,96	77,65	51,38	47,85	38,72
über 40—55 „	65,28	120,40	89,66	54,55	59,38	37,38
über 55—60 „	63,63	105,29	105,05	54,50	56,78	47,14
über 60 Jahre	70,14	172,92	124,65	61,31	64,37	47,92

Die vorstehende Tabelle lässt leicht erkennen, dass mit zunehmendem Alter fast durchweg die Erkrankungshäufigkeit gleichfalls im Zunehmen ist; auch hier weist das Zugförderungs-Personal die bedeutendsten Schwankungen auf, beim Zugbegleitungs-Personal springt die hohe Erkrankungsziffer der jüngsten Altersgruppe besonders ins Auge, während bei den übrigen Gruppen die Differenzen innerhalb der einzelnen Altersclassen nicht so erheblich sind.

Die Vertheilung der Erkrankungen auf die einzelnen Krankheitsgruppen und die wichtigsten Krankheitsformen ist folgende:

Krankheitsgruppen bezw. Krankheitsformen	Unter je 100 Erkrankungen kommen auf nebenstehenden Krankheitsgruppen beim					
	Gesammtpersonal	Zugförderungspersonal	Zugbegleitungspersonal	Bahnbewachungspersonal	Stations- u. Expeditionspersonal	sonstig. pensionsbercht. Personal
I. Allgem. und Blutkrankheiten	28,60	30,30	27,67	28,50	27,95	27,17
darunter Rheumatismus .	17,03	19,07	16,75	17,46	15,55	11,66
„ Typhus . . .	0,29	0,21	0,22	0,31	0,33	0,74
„ Diphtheritis . .	0,39	0,45	0,32	0,26	0,48	0,49
II. Krankh.d.Nervensystems	3,30	2,72	2,87	3,15	4,25	4,96
dar. Geisteskrankheiten .	0,11	0,07	0,14	0,06	0,14	0,25
III. Krankheiten der Augen	2,35	2,66	2,13	2,35	2,16	2,74
„ „ Ohren	0,54	0,48	0,55	0,56	0,53	0,74
IV. Krankh. d. Athmungsorg.	22,80	21,53	23,52	22,78	23,25	25,31
dar. Lungenschwindsucht	0,96	0,63	0,95	0,83	1,39	1,61
„ Lung.-u.Brustfellentz.	3,40	2,80	3,32	3,73	3,56	3,84
„ Kehlkopfkrankheiten	1,34	1,74	1,43	0,83	1,42	1,47
V.Krankh.d.Circulationsorg.	1,32	1,22	1,23	0,85	1,74	1,47
dar. Krankheit. d. Herzens	0,70	0,51	0,67	0,43	1,13	1,11
VI. Krankheiten des Verdauungsapparates . . .	23,00	22,16	22,96	22,72	24.60	16,13
dar. Krankheit. d. Magens	17,63	16,23	17,46	18,53	18,44	12,25
„ „ der Leber	0,63	0,61	0,64	0,49	0,81	0,74
VII. Krankheiten der Harn- und Geschlechtsorgane .	1,12	1,02	1,02	0,95	1,38	1,61
VIII. Krankheiten der äusseren Bedeckungen . .	6,32	6,10	5,23	7,67	6,02	8,81
IX.Krankh.d.Bewegungsorg.	3,50	3,32	3,13	4,26	2,95	4,34
X. Verletzungen aller Art .	7,12	8,46	9,24	6,15	4,47	5,83
dar. ausser dem Dienst zugezogen	0,32	0,27	0,29	0,22	0,51	0,49
Ausserdem Simulation . .	0,01	—	—	—	0,02	0,25
„ Selbstmord . .	0,02	0,01	—	0,02	0,02	0,01

Betrachtet man die verschiedenen Erkrankungsformen unter dem Einfluss der einzelnen Dienstverrichtungen, so kommt zunächst die bedeutende Rolle in Betracht, welche die rheumatischen Erkrankungen bei allen Beamtenkategorien spielen. — Beim Maschinenpersonal finden die Rheumatismen ihre Erklärung in erster Linie in der mächtigen Zugluft, der dasselbe bei der Fahrt ausgesetzt ist. Die Krankheiten des Verdauungsapparates entstehen einestheils durch directe Einwirkung der Hitze, anderntheils durch mannigfache Diätfehler, welche durch die durch den Dienst bedingte Unregelmässigkeit in der Lebensweise, die starke Transpiration hervorgerufen wird, welche mehrfach zum Trinken zweifelhafter Getränke Anlass giebt. — Die einzelnen Krankheitsformen, welche in mehr oder weniger Häufigkeit beim Zugbegleitungspersonal vorkommen, sind fast dieselben wie beim Maschinenpersonal, die Einflüsse des unregelmässigen Lebens und der oft unzureichenden Mahlzeiten treffen auch hier in gleichem Masse zu, die Gefahr des Verunglückens erscheint bei dieser Beamtenkategorie noch grösser wie bei der vorigen. — Die Erkrankungen des Bahnbewachungspersonals anlangend, so sind bei diesem Rheumatismen und Affectionen des Athemweges und solche des Verdauungsapparates die häufigsten. — Beim Stations- und Expeditionspersonal kann von übermässiger dauernder Anstrengung in zu langer Dienstzeit, wie solches bei den vorgenannten drei Gruppen vorkommt, kaum die Rede sein; die zahlreichsten Erkrankungen des Verdauungsapparates rühren zumeist wohl von Witterungseinflüssen her, welche sich in den grellen Temperaturunterschieden zwischen überhitzten Bureauzimmern und Zugluft auf dem Perron geltend machen.

Was schliesslich die Krankheitsdauer anlangt, so darf den sich hierüber ergebenden Zahlen keine allzu grosse Bedeutung beigemessen werden, da je nach den Einrichtungen der Bahn hier Factoren mitspielen, welche die Dauer der Krankheit, resp. der Dienstuntauglichkeit wesentlich bestimmen; die verhältnissmässig geringe durchschnittliche Dauer der Erkrankungen z. B. beim Maschinenpersonal lässt darauf schliessen, dass häufig selbst bedeutendere Erkrankungen wegen der Einbusse von Meilengeldern, Kohlen- und Oelprämien vernachlässigt werden.

Fortsetzung der Tarif-Notizen von Seite 818.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

(1191) Nachtrag I v. 1/7. 82 zum Kilometerzeiger für den Local-Güterverkehr sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 15/10. 80 enthaltend: 1. Vorbemerkungen. 2. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der vormaligen Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn: Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Weida sowie veränderte Entfernungen für die Stationen Lottengrün, Wolfsgefärth und Wünschendorf. 3. Aenderungen und Ergänzungen des Anhanges zum Kilometerzeiger.

(1191) Nachtrag I v. 1/7. 82 zum Local-Gütertarife, Theil II v. 1/1. 82, enthaltend: 1. Abänderung der speciellen Tarifvorschriften sub B. 2. Ergänzungen des Abschnittes C., den Tarif für Nebengebühren im Güterverkehr betreffend. 3. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnittes F sub b) Stationstarife in Markwährung für die neu aufgenommenen Stationen der vormaligen Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn: Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Weida, sowie veränderte Stationstarife für die Stationen Wolfsgefärth und Wünschendorf. 4. Anderweiter Ausnahmetarif 5 für den Transport von Braunkohlen betreffend.

(980 und 1191) Nachtrag III v. 1/7. 82 zum Localtarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/1. 79, enthaltend: I. Bestimmung wegen des Ueberganges der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn. II. Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement. III. Aenderungen der Tarifvorschriften. IV. Bestimmung wegen des Verkehrs zwischen Grossenhain und Dresden. V. Anderweiter Tarif für Nebengebühren. VI. Berichtigung.

(1129) Nachtrag I v. 1/7. 82 zum Tarife für die Beförderung von Gütern und einzelner Stücke Vieh (incl. Pferde) auf der Schmalspurbahn Wilkau - Kirchberg v. 17/10. 81, enthaltend: 1. Aenderung der Eingangsbestimmung. 2. Aenderung und Ergänzung des Frachttarifs der Station Wilkau.

(1321) **Südbahn.** Mit 15. Juli l. J. gelangten bis auf Widerruf für Frachtguttransporte der Serie I bis XVII im Verkehre zwischen den auf Oesterreichischem Gebiete gelegenen gesellschaftlichen Stationen (ausnahmlich der Stationen der Strecken St. Peter excl. — Fiume und Cormons-Nabresina, sowie St. Peter excl. — Triest) einerseits und der Station Triest andererseits, dann rücksichtlich des Specialtarifes für den directen Güterverkehr Triest und Fiume betreffend jene Gebühren im Cartirungswege zur Berechnung, welche sich auf Grund der normalen Gebührenberechnung in den gleichen Relationen für den Verkehr nach resp. von Fiume ergeben.

(1354) Mit 15. Juli l. J. gelangte ein Ausnahmetarif für Eilgut- und Frachtguttransporte im internen Verkehre zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume andererseits zur Einführung.

II.

(1204) **Bayerisch-Hessisch-Nassauischer Verkehr.**

Nachtrag 5 v. 1/8. 82 enthaltend:

1. Frachtsätze für die Stationen Castel, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Taunusbahnhof (Westbahnhof), Höchst a/M. (Nassauischer, Taunus- oder Staatsbahnhof), Wiesbaden (Nassauischer, Taunus- oder Staatsbahnhof).
2. Die bisherigen Frachtsätze für Castel, Frankfurt a/M., Höchst am Main und Wiesbaden im Bayerisch-Hessisch-Nassauischen Tarife v. 1/1. 78 treten ausser Kraft. (K. E. - D. Frankf. a/M.)

(1409) **Nassau-Badischer Verkehr.**

Der vom 1/8. 82 ab gültige Nachtrag IV zum Nassau-Badischen Verkehr enthält:

a) Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Salz.
b) Anderweite Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr verschiedener Badischer Stationen unter Aufhebung der bisher für dieselben Relationen bestandenen. (K. E.-D. Frankf. a/M.)

(1261) **Norddeutsch-Sächsischer Verband.**

Mit Giltigkeit v. 1/7. bezw. 15/8. 82 sind anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Dresden (Alt- und Neustadt), Grossenhain (S. Stb. u. C. Gr. B.), Elsterwerda (B. A. B.), Zittau (B. G. B.) und Hirschfelde einerseits und Oldenburgischen Stationen bezw. Bremerhafen, Geestemünde, Burglesum und Grohn-Vegesack andererseits, ferner zwischen Nordenhamm und Franzensbad, sowie zwischen Kirchweyhe und Dresden (Alt- und Neustadt) resp. Grossenhain (S. Stb. u. C. Gr. B.) im Instructionswege zur Einführung gelangt. (Sächs. Stsb.)

(951 und 1192) **Rheinisch-Westfälisch-Badischer Verkehr.**

Am 1/7. 82 ist ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft getreten, welcher gegenüber den bisher bestandenen Frachtsätzen neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen aufweist. Preis des Heftes 1 0,25 *M.*, des Heftes 2 1,10 *M.*, des Heftes 3 1,40 *M.*, des Heftes 4 1,40 *M.*, des Heftes 5 0,20 *M.* (Köln rechtsrh.)

(967) **Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr.**

Am 1/7. 82 sind im Verkehr mit Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt, Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft andererseits anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze in Kraft getreten.

(1240) **Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr.**

Am 1/7. 82 sind die Stationen Aibling, Oberdorf bei Biessenhofen und Sauerlach der Bayerischen Staatsbahn, Niederbreisig des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Eiserfeld des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) mit directen Frachtsätzen in den v. 1/1. 81 ab giltigen Ausnahmetarif aufgenommen worden. (Köln rechtsrh.)

(1187) **Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer** (früher Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer) **Güterverkehr.**

Zum Theil II (besondere Bestimmungen) des Tarifs v. 1/4. 81 ist am 1/7. 82 ein Nachtrag II in Kraft getreten; derselbe enthält: Ausscheiden der Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover aus dem Verbandsverkehre; eine Bestimmung über das Verfahren bei Routenvorschriften der Versender und ferner die Bestimmung, dass im Verkehre via Ulflingen für die eisenbahnseitige Erledigung der Zollformalitäten an der Deutsch-Belgischen bezw. Belgisch-Luxemburgischen Grenze Gebühren fortan nicht berechnet werden. Preis 5 ₰. (Köln rechtsrh.)

(1188) **Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr.**

Im Verkehr mit Eberbach, Mannheim loco und trans. und Mannheim Neckarvorstadt, Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, einerseits, und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft andererseits, kommen vom 1/7. 82 ab die in dem an dem gleichen Tage in Kraft getretenen Gütertarife für den Rheinisch-Westfälisch-Badischen Verkehr für Eberbach und Mannheim loco und trans, Stationen der Badischen Staatseisenbahn, enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze zur Anwendung.

Die Station Eberbach ist dadurch in den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr neu aufgenommen. (Köln rechtsrh.)

(1276) **Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Baseler Güterverkehr.**

Zum Tarif v. 1/9. 81 ist am 1/7. 82 ein Nachtrag IV in Kraft getreten, enthaltend: anderweites Verzeichniss der dem Ausnahmetarife 1 für metallurgische Erzeugnisse angehörenden Artikel, erhöhte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Basel loco der Badischen Staatseisenbahnen und den Stationen der Strecke Satzvey-Trier und Hatzenport-Trier des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), ermässigte Frachtsätze für Station Hemelingen, erhöhte Frachtsätze für Station Camen und neue Frachtsätze für verschiedene Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Ausnahmetarifsätze für Schwefelkies ab Lintorf, Grevenbrück und Schwelm und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Holz) für die Stationen Groesbeck und Nymegen. Preis 10 ₰. (Köln rechtsrh.)

(1293) **Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahnverkehr.**

Am 1/7. 82 ist an Stelle und unter Aufhebung des Heftes 2 des Tarifs v. 1/1. 81 nebst Nachtrag I, sowie der bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze des Gütertarifs v. 1/4. 81 nebst Nachträgen I und II für den Verkehr zwischen Stationen der ehemaligen Saarbrücker, Rhein-Nahe- und Moselbahn incl. Coblenz N. B. einer- und Stationen der Main-Neckarbahn andererseits ein neues Heft 2 zu dem Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahnverkehr in Kraft getreten. Dasselbe enthält, abgesehen von dem Specialtarif III, in welchem in einzelnen Relationen Frachterhöhungen von 0,01 *M* bis 0,06 *M* pro 100 kg eintreten, ermässigte oder den bisherigen gleiche Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) [excl. Conz und den Stationen des Betriebsamtsbezirks Saarbrücken] einer- und Stationen der Main-Neckarbahn andererseits.

Die bisherigen billigeren Frachtsätze bleiben noch bis zum 15/8. 82 in Kraft.

Der Verkehr zwischen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen, Stationen der Main-Neckarbahn, einer- und den Stationen Auw, Birresborn, Cordel, Densborn, Erdorf, Gerolstein, Hillesheim, Kyllburg, Mürlenbach, Philippsheim, Quint und Speicher des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits wird aufgehoben, da das Heft 2 des Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Badischen Verkehr v. 1/7. 82 niedrigere Entfernungen bezw. Frachtsätze enthält.

Ferner ist im Verkehr zwischen den Stationen Grosssachsen, Ladenburg und Weinheim der Main-Neckarbahn einer- und den vorbezeichneten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits an Stelle der Route Coblenz-Rüdesheim-Frankfurt a/M. die Route Conz-Bexbach-Mannheim getreten.

Bei Frachtbriefvorschrift kann unter Anwendung der bisherigen höheren Frachtsätze noch bis zum 15/8. 82 über die bisherigen Routen expedirt werden.

Preis des Tarifheftes 2 0,25 *M*.

Zu den Heften 3 und 4 des Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahnverkehr v. 1/1. 81 ist am 1/7. 82 ein Nachtrag II in Kraft getreten. Es enthalten:

a) der Nachtrag II zum Tarifhefte 3:

Aufnahme der Stationen Altenberge, Borghorst, Hugo, Metelen, Nordwalde, Ochtrup und Stockum des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in den Tarif, Aufhebung der Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Station Herne H., Beschränkung des Verkehrs von und nach der Station Bodelschwingh, Aenderung bezw. Ergänzung der Classification des Ausnahmetarifs 2 und Berichtigungen;

b) der Nachtrag II zum Tarifheft 4:

Aufnahme der Stationen der Strecken Meschede-Holzminden resp. Gerstungen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld in den Tarif — unter Aufhebung der bezüglichen höheren Frachtsätze des West- und Nordwestdeutschen Verbandsgütertarifs v. 1/8. 78, Hefte 150 und 159 und der dazu erschienenen Ergänzungsblätter —, Aenderungen in den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderung bezw. Ergänzung der Classification des Ausnahmetarifs 2 und Berichtigungen.

Preis der Nachträge je 0,10 *M*.

(1022) **Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischer Verkehr.** Die Frachtsätze des Gütertarifs v. 1/2. 81 für den Verkehr zwischen der Station Ludwigshafen der Pfälzischen Eisenbahn und Stationen der vormaligen Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn, welche, soweit sie niedriger als die bezüglichen Sätze des Gütertarifs v. 1/4. 81, durch die Bekanntmachung v. 20/5. 81 wieder in Gültigkeit gesetzt worden, sind am 1/7. 82 definitiv aufgehoben worden. Von diesem Zeitpunkte ab kommen für den Verkehr zwischen Ludwigshafen und Stationen der Directionsbezirke Köln (linksrheinisch und rechtsrheinisch) sowie Elberfeld lediglich die Sätze des letzterwähnten Tarifes v. 1/4. 81 zur Anwendung. (Köln rechtsrh.)

(1271) **Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischer Verkehr.** Am 1/7. 82 sind zum Gütertarife v. 1/4. 81 die nachstehend aufgeführten Nachträge in Kraft getreten:

1. Nachtrag III zu Heft I, Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Dürscheven, Groesbeck, Nymegen, Stolberg-Hammer und Stolberg-Mühle, sowie Berichtigungen und Ergänzungen der Stations-Tariftabelle für Station Ludwigshafen. Preis 10 ₰.

2. Nachtrag III zu Heft II, Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), enthaltend theilweise veränderte bezw. neue Stations-Tarifsätze für Station Ludwigshafen, anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Eisenbahnschienen etc. im Verkehr mit Station Ludwigshafen, Ausnahme-Tarifsatz für Schwefelkies-Transporte ab Lintorf nach Ludwigshafen, anderweite erhöhte Entfernungen und Tarifsätze für Station Osterfeld K. M. und Berichtigungen. Preis 10 ₰.

3. Nachtrag III zu Heft III, Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Elberfeld, enthaltend theilweise veränderte Stations-Tarifsätze für Station Ludwigshafen, anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Eisenbahnschienen etc. im Verkehr mit Station Ludwigshafen, Ausnahme-Tarifsätze für Schwefelkies-Transporte ab Grevenbrück und Schwelm nach Ludwigshafen und Berichtigungen. Preis 10 ₰.

Soweit durch die vorstehend bezeichneten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15/8. 82 in Gültigkeit. (Köln rechtsrh.)

(1260) **Sächsisch-Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband.**

Nachtrag IV v. 1/7. 82 zu Heft No. 3 des Gütertarifs vom 1/1. 81, enthaltend: Frachtsätze für die Station Gottmadingen der Badischen Staatsbahn.

(1397) Die Station Quirscheid der K. Saarbrücker Bahn ist v. 17/7. 82 ab in den obgenannten Verbandsverkehr (Heft No. 5) einbezogen worden. (Sächs. Stsb.)

III. A. 1.

(1070) Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Rechte-Oder-Ufer-** und **Breslau-Warschauer Eisenbahn** andererseits v. 1/7. 82.

Unter Aufhebung des Tarifs für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer- und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn v. 1/10. 77 nebst Nachträgen, jedoch excl. der darin enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn. (R. O. U. E.)

(1325) Am 15/7. 82 ist zu dem v. 1/5. 82 ab gültigen Staatsbahn-Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Berlin** der I. Nachtrag in Kraft getreten, enthaltend: Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger; Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Brachbach, Brakel b. Dortmund, Bruch, Büderich, Courl, Daaden, Dollendorf, Eiserfeld, Erpel, Grossenbaum, Horchheim, Niederhövels und Rhöndorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch); anderweite, zum grössten Theil ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisen und Stahl etc.) für Berlin (Dresdener Bahnhof); anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für Station Kirchweyhe des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch); Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für Station Herne H. des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch); endlich Ergänzungen bezw. Berichtigungen des Haupttarifs. Preis 20 ₰. (Köln rechtsrh.)

(1233) Am 1/7. 82 ist zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits v. 1/5. 82 der Nachtrag I in Kraft getreten, enthaltend: Ausscheidung der Station Herne H. aus dem

Verkehre, Abänderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, ferner bereits publicirte, mit Gültigkeit v. 15/7. 82 eingetretene Erhöhungen der Ausnahme-Frachtsätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II im Verkehre mit Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, sowie Berichtigungen. Preis 5 ₰. (Köln rechtsrb.)

(1051) Vom 15/7. 82 ab sind die im Staatsbahn-Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits v. 1/5. 82 enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn um 0,06 ℳ bis 0,13 ℳ pro 100 kg erhöht worden. (Köln rechtsrh.)

III. A. 2.

Eisenbahn-Directionsbezirk Frankfurt a/M. und Hessische Ludwigsbahn.

Unter Aufhebung des Gütertarifs für den bezeichneten Verkehr v. 1/1. 81 Heft 1 nebst Nachträgen ist ein neuer Tarif, gültig v. 1/8. 82 herausgegeben worden. (K. E.-D. Frankf. a/M.)

(1275) Am 1/7. 82 ist im Staatsbahn-Güterverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Magdeburg** der Nachtrag I zum Tarif v. 1/5. 82 in Kraft getreten. Derselbe enthält Ergänzungen und Abänderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Gr. Rudestedt, Sömmerda, Stotternheim und für die Haltestellen Brakel b. Dortmund, Bruch und Courl, anderweite, erhöhte Entfernungen zwischen der Station Leipzig und den Stationen der Strecken Wetzlar-Troisdorf, Siegen-Betzdorf und Troisdorf-Horchheim, sowie reducirte Entfernungen für die Stationen Berlin (Potsdamer und Dresdener Bahnhof), anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Schwefelkies von Lintorf und Schwelm nach Berlin (Potsdamer Bahnhof), ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Eisenerz etc. zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Berlin (Potsdamer Bahnhof), sowie erhöhte Frachtsätze desselben Ausnahmetarifs zwischen Leipzig und Stationen der Strecken Wetzlar-Troisdorf, Siegen-Betzdorf und Troisdorf-Horchheim, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Eisen etc. des Specialtarifs II im Verkehr mit den Stationen der Strecke Genthin-Berlin (Potsdamer Bahnhof); Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für Herne H. und Berichtigungen des Haupttarifs. Soweit die Frachtsätze des Nachtrages Erhöhungen der zur Zeit bestehenden Frachten herbeiführen, kommen dieselben erst v. 15/7. ab zur Anwendung. Preis 10 ₰. (Köln rechtsrh.)

(1273) Am 1/7. 82 ist ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und des Eisenbahn-Directionsbezirks **Magdeburg** andererseits in Kraft getreten.

Der neue Tarif weist in vielen Fällen Ermässigungen, in einzelnen Fällen aber auch Erhöhungen der bisherigen Transportpreise auf. Soweit Erhöhungen eintreten, kommt der neue Tarif erst v. 15/8. 82 zur Anwendung.

Sämmtliche bisher bestandenen Tarife und Transportbestimmungen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Eingangs gedachten Stationen sind mit Einführung des neuen Tarifs ausser Geltung gekommen. Preis 10 ₰. (Köln rectsrh.)

(1085) Am 15/7. 82 sind im Güterverkehr zwischen Station Leipzig des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einerseits und den Stationen der Bahnstrecken Giessen-Troisdorf, Siegen-Betzdorf und Troisdorf-Horchheim andererseits anderweite, erhöhte Frachtsätze in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

III. B. 3.

Nachtrag II zu dem v. 10/8. 80 giltigen Gemeinschaftstarife für Transporte von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquetts bei Berechnung nach Tragfähigkeit des verwendeten Wagens im Verkehre von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der Südbahngesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, giltig v. 15/7. 82, enthält: Einbeziehung der Station Neuberg Hochöfen der Staatsbahnlinie Mürzzuschlag-Neuberg in den Tarif. (F. F.-N.)

Nachtrag II zu dem seit 1/12. 81 giltigen Tarife für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Cormons (transit), Fiume und Triest einerseits und den innengenannten Stationen der Südbahngesellschaft, der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Ungarischen Staatsbahnen andererseits. Giltig ab 15/7. 82. (Ung. Stsb.)

Specialtarif für den Transport der im Tarif genannten Frachtgüter im directen Verkehre von Fiume (Ung. Staatseisenb.) nach Stationen der Bosnabahn, sowie Serajevo, via Karlstadt-Agram-Sissek. Giltig ab 21/7. 82. (Ung. Stsb.)

III. C. 2.

(1282) **Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaiser Franz-Josefbahn, Oesterreichische Staatsbahn, Oesterreichische Nordwestbahn und Süddeutsche Verbindungsbahn mit Dresden-Elbkai.** (Uebernahmetarif v. 15/3. 80.)

Vom 1/7. 82 ab ist ein directer Frachtsatz für Graphit etc. bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg ab Krems (K. F.-J. B.) nach Dresden-Elbkai eingeführt worden.

(1384) Am 15/7. 82 ist für den Transport von Jutegarn in Quantitäten von 5 000 kg zwischen Dresden-Elbkai und Station Zwittau der Oesterreichischen Staatsbahn ein ermässigter Frachtsatz in Kraft getreten.

(1441) Vom 25/7. 82 ab ist der im obbezeichneten Uebernahmetarife enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4 (Petroleum) zwischen Wichstadtl-Lichtenau (Oesterr. Nordwestb.) und Dresden-Elbkai von 2,34 auf 2,06 ℳ pro 100 kg ermässigt worden.

(1449) Für Graphitsendungen bei Aufgabe resp. Bezahlung der Fracht für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Wappoltenreith K. F.-J. B. nach Dresden-Elbkai ist v. 26/7. 82 ab ein directer Frachtsatz zur Einführung gelangt. (Sächs. Stsb.)

(1160) **Alföld-Fiumaner Bahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Ungarische Nordostbahn, Oesterreichische Staatsbahn, Ungarische Staatsbahn, Theiss-Eisenbahn und Arad-Temesvarer Bahn mit Dresden-Elbkai.** (Uebernahmetarif v. 20/6. 80.)

Die mit Nachtrag IV zu obigem Tarife eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Mais und Weintrauben sind für die Stationen der Alföld-Fiumaner, Arad-Temesvarer und Ungarischen Staatsbahn (excl. für Budapest, Steinbruch, Czegled, Temesvar und Szegedin) v. 26/7. 82 ab ausser Kraft gesetzt worden.

(1247) Tarif für directe Gütersendungen zwischen Galizien und Illowo/Mlawa trans., giltig v. 15/7. 82. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

III. D.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Allgemeiner Nachtrag V — giltig v. 1/7. n. St. 82 — enthält einzelne Berichtigungen und Ergänzungen. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

(1119) **Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau.**

Nachtrag IV v. 1/7. 82 zum Tarife v. 1/4. 80, enthaltend: A. Taxen für den Verkehr mit Station Gössnitz (Sächs. Staatsb.). B. Aenderungen zum III. Nachtrage. C. Neue Taxen für Eil- und Stückgut ab Reichenberg und Zittau. (Sächs. Stsb.)

(1337) **Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.**

Nachtrag IV — giltig v. 27/7. n. St. 82 — Aufnahme neuer Stationen und neuer Frachtsätze, dann Berichtigungen. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

IV.

(1295) **Basalt.** Am 10/7. 82 sind im Rheinischen Nachbarverkehr directe Frachtsätze des Ausnahmetarifs E für die Beförderung von Basalt etc. von verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) nach den Bergisch-Märkischen Stationen Gerresheim, Grafenberg, Hösel, Rath und Ratingen, sowie von Stationen des Bezirks Köln (linksrheinisch) nach Gerresheim K. r. in Kraft getreten. (Köln rechtsrheinisch.)

(1366) **Eisenerze.** Die in den Local-Gütertarifen für die Bezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch), sowie die in den Heften 2, 3 und 4 des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs v. 1/9. 81 enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifs C (für Eisenerze etc.) finden v. 20/7. 82 ab bis auf Widerruf auch auf Kupfererzabbrände (purple ore) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg Anwendung. (Köln rechtsrh.)

(1379) Am 15/7. 82 sind im Rheinischen Nachbarverkehr neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs C (für Eisenerze etc.) von Station Bingerbrück K. l. nach verschiedenen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

(1076) **Eisen- und Stahlwaaren.** Der Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach den Stationen Barcs und Sissek der Oesterreichischen Südbahn v. 25/2. 82 ist am 15/7. 82 ausser Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

(1307) **Getreide. Galizien-Elbeumschlag-Getreide-Verkehr.** Nachtrag II zum Tarife v. 10/11. 81 giltig v. 20/7. 82 enthält neue Frachtsätze für directe Sendungen nach Hamburg. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

(1328) **Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr.** Ausnahmetarif für Getreide nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Stettin trans., giltig v. 20/7. 82 unter theilweiser Aufhebung des Specialtarifs v. 1/10. 77. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

(779) **Getreide.** Am 1/7. 82 sind die in den Ausnahmetarifen v. 1/3. 80 für den Verkehr zwischen den Elbe- und Weser-

bezw. den Emshafenstationen einerseits und Stationen der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen andererseits, sowie in den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Getreide aller Art (excl. Hafer und Mais) aufgehoben. An Stelle derselben kommen von genanntem Tage ab die bezüglichen höheren Frachtsätze des Specialtarifs I zur Anwendung. (Köln rechtsrh.)

(1241) **Getreide.** Am 1/7. 82 ist ein neuer Tarif für den Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Getreide- etc. Verkehr in Kraft getreten, welcher gegenüber dem bisherigen Tarife neben einzelnen geringen Frachterhöhungen bedeutende Frachtermässigungen aufweist.

Soweit Frachterhöhungen eingetreten oder bezügliche Frachtsätze für den Verkehr mit den jetzt den Eisenbahn-Directionsbezirken Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld angehörenden Stationen in dem neuen Tarif nicht enthalten sind, bleibt der bisherige Tarif v. 1/8. 80 noch bis zum 1/9. 82 in Kraft. Im Uebrigen ist derselbe, abgesehen von dem in demselben enthaltenen Tarife für den Transport leerer Getreidesäcke und den Frachtsätzen für die jetzt dem Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover angehörenden Stationen, welche noch bis auf Weiteres bestehen bleiben, am 1/7. 82 ausser Kraft getreten. Preis des Tarifs 1 *M.* (Köln rechtsrh.)

(1375) **Kohlen.** Vom 15/7. 82 ab ist im Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehre via Reitzenhain ein directer Frachtsatz für den Transport mineralischer Kohlen in Wagenladungen à 10 000 kg ab Komotau nach Borsdorf zur Einführung gelangt. (Sächs. Stsb.)

(1425) **Langholz.** Im Local- und Wechselverkehr der vom Preussischen Staat verwalteten Bahnen ist am 20/7. 82 ein bis Ende des Jahres 82 gültiger Ausnahmetarif für Langholz in Kraft getreten, wonach bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist. (Köln rechtsrh.)

(1292) **Petroleum.** Am 10/7. 82 sind für die Beförderung von Petroleum, Petroleumäther und Naphtha in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von den Stationen Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn-), Brake, Elsfleth und Nordenhamm nach Köln und südlich von Köln gelegenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), ferner nach Stationen der Bahnstrecke Kalk-Ehrenbreitstein, sowie nach Deutz und einzelnen in der Richtung von Bremen vor Köln bezw. Deutz und Kalk gelegenen Stationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

(1381) **Quarz.** Die in den Local-Gütertarifen (Theil II) der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch), sowie in den Heften 2, 3, 4, und 6 des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs v. 1/9. 81 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (für Basaltsteine etc.) finden v. 20/7. 82 ab bis auf Widerruf auch auf den Artikel Quarz in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg Anwendung. (Köln rechtsrh.)

(1372) **Steinkohlen.** Am 1/7. 82 sind an Stelle der in dem Ausnahmetarife v. 1/10. 81 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Hannover nebst zugehörigen Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze für Kohlen- etc. Sendungen von verschiedenen Stationen bezw. Zechen des Ruhrgebiets nach den Stationen Linden (Fischerhof und Küchengarten) des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover ermässigte Frachtsätze zur Einführung gelangt. (Köln rechtsrh.)

(1053) **Steinkohlen.** Der Frachtsatz für Steinkohlen etc. von Altenessen (Zeche Neuessen, Fritz) nach Menzelen ist vom 10/7. 82 ab von 0,21 *M.* in 0,26 *M.* pro 100 kg berichtigt. (Köln rechtsrh.)

(1115) **Steinkohlen.** Am 1/7. 82 ist an Stelle des mit Ende Juni 82 abgelaufenen Ausnahmetarifs v. 1/7. 81 für die Beförderung von Steinkohlen in Sendungen von mindestens 100 000 kg von Stationen bezw. Zechen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) nach den Stationen Eschweiler B. M. und K. l., Eschweiler-Aue B. M. und A. J. B., Rothe Erde K. l. und A. J. B. und Stolberg B. M., K. l. und A. J. B. ein neuer, bis Ende Juni 84 gültiger Tarif in Kraft getreten, dessen Frachtsätze sich für die Zeit v. 1/7. 82 bis 30/6. 83 um je 0,02 *M.* pro 100 kg höher als die bisher bestandenen Sätze stellen, und vom 1/7. 83 ab eine weitere Erhöhung von 0,02 *M.* pro 100 kg erfahren werden. Preis 0,10 *M.* (Köln rechtsrh.)

(1272) **Steinkohlen.** Am 1/7. 82 ist unter Aufhebung des bezüglichen Ausnahmetarifs v. 1/1. 82 ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn — **Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr** — in Kraft getreten, dessen Frachtsätze theilweise billiger sind als die bisherigen.

Der neue Tarif enthält namentlich auch Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Eberbach, Forsthaus, Gaimühle, Hainstadt, Hetzbach-Beerfelden, Kailbach, Klein-Auheim, Schöllenbach und Seligenstadt der Hessischen Ludwigsbahn. Preis 0,65 *M.* (Köln rechtsrh.)

(1274) **Steinkohlen.** Zum Ausnahmetarif v. 1/2. 81 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehr ist am 1/7. 82 der Nachtrag II in Kraft getreten, enthaltend Berichtigung des Vorwortes und des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien, sowie der Anschlussfrachten, neue bezw. theilweise ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und theilweise ermässigte Frachtsätze für Zeche Hannover I. Preis 20 ₰. (Köln rechtsrh.)

(1294) **Steinkohlen.** Am 1/7. 82 sind im Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande — unter Aufhebung der betreffenden Ausnahmetarife v. 1/11. 80 bezw. 1/5 81 nebst Nachträgen — neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn: a) nach Stationen der Berlin-Hamburger, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, der Parchim-Ludwigsluster, der Paulinenaue-Neuruppiner und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, b) nach Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marsch-, der Westholsteinischen, der Kreis-Oldenburger, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker und der Unter-Elbeschen Eisenbahn in Kraft getreten. Preis je 15 ₰. (Köln rechtsrh.)

(1296) **Steinkohlen.** An Stelle der v. 1/10. 81 ab gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld nach den Elb- und Weserhafenstationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover sind am 1/7. 82 neue Tarife herausgegeben, in welchen alle bisher eingetretenen Aenderungen Berücksichtigung gefunden haben. Preis je 0,15 *M.*

(1309) Die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Zeche ver. Wiesche ab Station Heissen nach den Rheinhäfen zu Duisburg B. M. und K. M. und Hochfeld sind vorbehaltlich des Widerrufs v. 1/7. 82 ab auf 11,30 *M.* nach dem ersteren und auf 10,00 *M.* pro 10 000 kg nach den Hochfelder Hafen ermässigt.

(1310) An Stelle des v. 1/6. 80 ab gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 kg von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen nach den Elb- und Weserhafen-Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover sind am 1/7. 82 2 neue Tarife erschienen, in welchen alle bisher eingetretenen Aenderungen Berücksichtigung gefunden haben. Preis je 10 ₰.

(1313) Am 1/7. 82 ist zum Ausnahmetarife v. 1/11. 80 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 kg im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.), sowie von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover ein Nachtrag III zur Einführung gelangt, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und des Zechen- etc. Verzeichnisses enthält. Preis 5 ₰. (Köln rechtsrh.)

(1340) Für die Beförderung von Steinkohlen in Extrazügen von Station Kray des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Station Schalke des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld nach Station Paris der Französischen Nordbahn ist v. 1/7. 82 ab ein Ausnahme-Frachtsatz von je 156,00 Frcs. pro 10 000 kg zur Einführung gekommen unter der Bedingung, dass der Versender der Eisenbahnverwaltung vertragsmässig ein Transportquantum von wöchentlich 6 Extrazügen mit Ladung von mindestens je 250 000 kg auf die Dauer eines Jahres garantirt. (Köln rechtsrh.)

(997) Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes auf der Rechte-Oder Ufer Eisenbahn v. 1/7. 82.

An Stelle des zum Local-Gütertarif der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn v. 1/9. 77 gehörigen Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes, nebst Nachträgen I—III. (R. O. U. E.)

(967) Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Kokes von Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach Stationen der Posen-Kreuzburger und Breslau-Warschauer Eisenbahn v. 1/7. 82.

Unter Aufhebung des gemeinschaftlichen Tarifs der Rechte-Oder-Ufer und der Posen-Kreuzburger Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen v. 10/12. 75 nebst Nachträgen I—V. (R. O. U. E.)

(1342) Tarif für Steinkohlentransporte von den Stationen Morgenroth, Ruda, Wolfganggrube, Schmiederschacht, Lythandragrube und Brandenburggrube der Oberschlesischen Eisenbahn nach den Stationen Zawadzki und Sandowitz der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn v. 1/7. 82.

An Stelle der bisher im Instructionswege eingeführten bezüglichen Frachtsätze. (R. O. U. E.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 63. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. August 1882.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protocoll

der in Breslau am 31. Juli und 1. August 1882 abgehaltenen **Generalversammlung** des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Verhandelt Breslau, den 31. Juli 1882.
(Fortsetzung.)

V. der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, betreffend die Abstellung von Missbräuchen im Retour- und Rundreise-Billetverkehre.

Ueber die Commissionsanträge, welche dahin gehen:

1. im § 10 des Vereins-Betriebsreglements folgende Bestimmung zuzusetzen:

„Sämmtliche Retour- und Rundreise-Billets, mit denen eine Fahrpreisermässigung verbunden ist, sind zur Rück- resp. Weiterreise nur für diejenige Person gültig, welche damit die Reise begonnen hat.

Die Benutzung durch eine andere Person ist straffällig."

2. die geschäftsführende Direction zu ersuchen, in geeigneter Weise dahin zu wirken, dass in die einzelnen staatlichen Betriebsreglements ein gleicher Zusatz aufgenommen werde.

3. für den Fall der Annahme der Anträge zu 1 und 2 an die Vereinsverwaltungen die Empfehlung zu richten, auf die Retourbillets, womöglich auf die Vorderseite, aufzudrucken:

„Nicht übertragbar. (§ 10 des Betriebsreglements.)"

auch eine gleiche oder ähnliche Bestimmung bei den Rundreise-Billets in den Vordruck aufzunehmen,

referirt Herr Director Erler (Berlin-Hamburger Eisenbahn).

Von Herrn Finanzrath Dopffel (Württembergische Staatsbahn) wird beantragt, den zweiten Absatz der Ziffer 1 der Commissionsanträge zu streichen, während Herr Generaldirector Dr. v. Sochor (Galizische Carl-Ludwigbahn) der Meinung ist, dass in diesem Alinea die angedrohte Strafe näher bezeichnet werden müsse, eine Erwägung, durch die auch der Antrag des Herrn Finanzrath Dopffel veranlasst worden ist.

Herr Ober-Regierungsrath Grosch (Main-Neckarbahn) weist darauf hin, dass die Uebertragung der Billets auf eine andere Person bisher fast ausnahmslos in Uebung gestanden habe und dass auch in juristischen Kreisen das Strafbare einer derartigen Handlungsweise mindestens zweifelhaft sei; er glaubt, dass die vorgeschlagenen Bestimmungen von nennenswerthem finanziellen Effecte nicht sein würden und beantragt daher, Bestimmungen der vorgeschlagenen Art überhaupt nicht zu treffen.

Der Herr Referent weist zur Widerlegung der letzteren Ansicht auf die grosse praktische Bedeutung der beantragten Bestimmung hin, stellt aber, wenn die von den Herren Vertretern der Württembergischen Staatsbahn und der Galizischen Carl-Ludwigbahn geltend gemachten Bedenken von der Versammlung getheilt werden sollten, der Erwägung anheim, event. dem zweiten Alinea unter No. 1 der Commissionsanträge hinzuzufügen: „(cfr. § 14 des Betriebsreglements.)".

Herr Präsident Thielen (Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld) fürchtet eine rigorose Handhabung der Bestimmungen, er hält die Strafandrohung gleichfalls für wirkungslos und empfiehlt Ablehnung der Commissionsanträge.

Herr Regierungsrath Menz (Königl. Eisenbahndirection zu Bromberg) ist der Ansicht, dass bei dem Inslebentreten der Bestimmungen jedenfalls der anständigere Theil des Publikums, welcher bisher bona fide gehandelt habe, sich an dem gewerbsmässigen Verkaufe und Kaufe der Retour- und Rundreise-Billets nicht mehr betheiligen werde und erblickt hierin schon eine befriedigende Besserung der gegenwärtigen Zustände; er ist ferner der Meinung, dass die Bestimmung in dem zweiten Alinea unter No. 1 nur einen allgemein orientirenden Charakter haben solle, dass es sich aber empfehle, diesen Gedanken in anderer Form zum Ausdruck zu bringen; er beantragt deshalb, das zweite Alinea qu. wie folgt zu fassen:

„Zuwiderhandlungen unterliegen der Bestrafung nach den allgemeinen Strafgesetzen und es wird der betreffende Reisende ausserdem als solcher behandelt, der ohne gültiges Billet betroffen wird."

In Consequenz seiner früheren Ausführungen beantragt Herr Generaldirector Dr. v. Sochor folgende anderweite Fassung des mehrerwähnten Alinea:

„Wird ein Retour- oder Rundreise-Billet zur Rück- oder Weiterreise von einer anderen als derjenigen Person benutzt, welche damit die Reise begonnen hat, so verliert dasselbe seine Gültigkeit. (§ 14 Alinea 3.)"

In redactioneller Beziehung wird noch vorgeschlagen, das qu. Alinea wie folgt zu fassen:

„Ein Retour- oder Rundreise-Billet, mit welchem eine Fahrpreisermässigung verbunden ist, ist zur Rück- resp. Weiterreise nur für diejenige Person gültig, welche mit demselben die Reise begonnen hat."

Die Discussion wird geschlossen und in hierauf folgender Abstimmung zunächst das Alinea 2 unter No. 1 der Commissionsanträge abgelehnt, womit auch der Antrag des Herrn Finanzrath Dopffel Erledigung findet.

Abgelehnt wird ferner die von Herrn Regierungsrath Menz vorgeschlagene anderweite Fassung des Alinea 2.

Hierauf gelangt — wodurch auch der Antrag des Herrn Generaldirector Dr. v. Sochor Erledigung findet — das Alinea 1 der No. 1 in der vorhin registrirten anderweiten redactionellen Fassung zur Annahme, jedoch unter Ablehnung des Antrages, am Schlusse hinzuzusetzen „(§ 14 Alinea 3)", demnächst werden auch die No. 2 und die No. 3 der Commissionsanträge angenommen, und es wird ferner beschlossen, dass die Bestimmung

„Nicht übertragbar. (§ 10 des Betriebsreglements.)"

auch in den Vordruck der Rundreise-Billets aufgenommen werden soll.

Die Versammlung ist auf Anregung des Herrn Vorsitzenden damit einverstanden, dass der heute beschlossene Zusatz zu § 10 des Vereins-Betriebsreglements am Schlusse dieses Paragraphen Platz finde.

VI. der Tagesordnung. Antrag der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien auf definitive Annahme der versuchsweise getroffenen Einrichtung, die Gewährung von Abschlagszahlungen auf Guthaben aus den Abrechnungen über den Güterverkehr betreffend.

Herr Finanzrath Müller (Sächsische Staatsbahn) trägt den Commissionsbericht vor, welcher mit den Anträgen endigt, die Generalversammlung wolle beschliessen:

A.

Im Geltungsbereiche des Vereins-Betriebsreglements (cfr. Eingangsbestimmung des letzteren) werden Abschlagszahlungen auf die Saldi aus den Abrechnungen über den Güterverkehr nach folgenden Bestimmungen geleistet, sofern nicht unter den Betheiligten etwas Anderes vereinbart worden ist oder vereinbart wird:

1. Diejenigen Vereinsverwaltungen, welche Abschlagszahlungen beanspruchen, haben Rechnungen aufzustellen, welche die Forderungen der betreffenden Bahnen an Nachnahmen und Transportantheilen bis zur Grenzstation ihres Staatsgebietes und die hieraus für jede Empfangsbahn resultirende Gesammtschuld ersehen lassen. Hiervon sind 80 pCt. als Abschlagszahlung zu leisten, welch letztere am ersten des dem Rechnungsmonat zweitfolgenden Monats fällig ist.

   Es bleibt den fordernden Bahnen anheimgestellt, für Verbandsverkehre die Aufstellung dieser Rechnungen einer gemeinsamen Stelle zu übertragen, jedoch haben die zahlungspflichtigen Verwaltungen keinerlei Beitrag zu den hierdurch entstehenden Kosten zu leisten.
2. Diese Abschlagszahlungen können nur auf Saldi in Anspruch genommen werden, welche innerhalb eines und desselben Verbandsverkehres und für die einzelne schuldende Verwaltung den Betrag von mindestens 5 000 *M.* oder 3 000 fl. Oesterreichischer Währung Banknoten oder 2 000 Rubel oder 6 000 Frcs. erreichen und sind auf Beträge von 1 000 zu 1 000 abwärts abzurunden.
3. Wenn die beanspruchte und gezahlte Abschlagssumme die aus der demnächstigen definitiven Abrechnung sich ergebende Forderung übersteigt, so ist der Mehrbetrag bis zur definitiven Saldirung mit 4 pCt. zu verzinsen.

B.

Den Beschluss unter A dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement als Anhang unter der Rubrik „Bestimmungen über Abschlagszahlungen aus dem Güterverkehre" beizufügen.

Eine Discussion findet nicht statt, die Anträge der Commission werden vielmehr, unter Abänderung des Eingangswortes „Diese" unter No. 2 in „Die" angenommen und auf Vorschlag des Herrn Vorsitzenden ferner beschlossen, auf den Anhang in dem Uebereinkommen selbst hinzuweisen, und zwar in einem neuen Artikel 31, mit folgendem Wortlaute:

„Ueber die Inanspruchnahme und Gewährung von Abschlagszahlungen aus dem Güterverkehr sind besondere Bestimmungen vereinbart worden, welche im Anhange V enthalten sind."

VII. der Tagesordnung. Aufnahme der durch den Nachtrag IV zum Vereins-Betriebsreglement mit beschränkter Geltung für den die Deutschen Eisenbahnen berührenden Vereinsverkehr eingeführten Bestimmungen in das Vereins-Betriebsreglement selbst.

Die durch Herrn Oberinspector Kohn (Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft) befürworteten Anträge gehen dahin, die durch den Nachtrag IV publicirten Bestimmungen zwar in das Vereins-Betriebsreglement selbst aufzunehmen, hierbei jedoch zugleich die Anmerkung a auf S. 53 des Vereins-Betriebsreglements entsprechend abzuändern, und zwar dergestalt, dass dieselbe nach der 6. Zeile folgenden Wortlaut erhält:

„Uebrigens gelten für die Beförderung der sub I, II, III, XIV und XV der Anlage D zu § 48 B. I angeführten Gegenstände mit Ausnahme der Zündhütchen für Schusswaffen und der Patronenhülsen mit Zündvorrichtung in Oesterreich-Ungarn nicht die in der Anlage D angeführten, sondern die in der Oesterreichischen und Ungarischen Verordnung etc."

und — was von dem Herrn Referenten heute ergänzend noch bemerkt wird — dass das Alinea 2 jener Anmerkung gestrichen werde.

Von Herrn Directionsrath Herkerath (Niederländische Rhein-Eisenbahn) wird darauf aufmerksam gemacht, dass bei einer allgemeinen Anwendung des Nachtrages IV insofern eine Schwierigkeit entstehe, als in den Niederlanden in Betreff des Transports von Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, von Zündspiegeln und von Patronenhülsen mit Zündvorrichtung noch die früheren Vorschriften Geltung hätten und von den Niederländischen Vereinsbahnen beachtet werden müssten. Die Versammlung erkennt diesen Einwand als begründet an, sie nimmt von der Mittheilung des Herrn Vorsitzenden Kenntniss, dass die geschäftsführende Direction auf Grund der Eingangsbestimmungen zum Vereins Betriebsreglement den Vereinsverwaltungen im Circularwege von diesen thatsächlichen Verhältnissen Mittheilung machen werde und beschliesst ferner, die Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zu beauftragen, die in den Nachträgen I—IV des Vereins-Betriebsreglements enthaltenen Bestimmungen zu revidiren und neu zusammenzustellen, wodurch auch die Bemerkung des Herrn Vertreters der Niederländischen Rhein-Eisenbahn demnächst definitive Erledigung finden wird.

Bei diesem Anlasse ist zur Sprache gebracht worden, dass die uneingeschränkte Anwendung der durch den III. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement eingeführten Bestimmungen in Oesterreich-Ungarn insofern auf Schwierigkeiten gestossen ist, als dort ausser den unter No. I der Anlage D aufgeführten Gegenständen auch noch die unter No. II, III, XIV und XV dieser Anlage genannten Artikel gemäss Anlage E zum Vereins-Betriebsreglement von der eilgutmässigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind. Demgemäss wird beschlossen, den qu. Nachtrag durch folgenden Zusatz zu ergänzen:

„Im Verkehre mit Oesterreich-Ungarn sind jedoch ausser den unter No. I der Anlage D zum Vereins-Betriebsreglement angeführten Gegenständen auch noch die unter No. II, III, XIV und XV dieser Anlage genannten Artikel — mit Ausnahme der Zündhütchen für Schusswaffen, sowie der Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen — im Sinne der Anlage E zum Vereins-Betriebsreglement von der eilgutmässigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen."

VIII. der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahn auf Abänderung bezw. Ergänzung der Bestimmungen in Art. 29 sub 5 und Art. 30 sub 3 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement.

Auf ein mündliches Referat wird verzichtet und es werden die Commissionsanträge unter Ablehnung eines von Herrn Ober-Regierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection zu Berlin) gestellten Antrages, in der vorgeschlagenen neuen Fassung der No. 5 des Art. 29 sowie in dem vorgeschlagenen Eingange zu 3a Art. 30 des Uebereinkommens den Minimalbetrag von 4 *M.* auf 5 *M.* zu erhöhen, unter Ablehnung ferner eines Antrages der Württembergischen Staatsbahn, den letzten Satz: „bis sie das Gegentheil beweist," zu streichen, event. diesen Vorbehalt zwischen die Worte „so wird — vermuthet" einzuschalten mit den Worten: „bis zum Beweise des Gegentheils," in folgender, von dem Herrn Vorsitzenden vorgeschlagenen, etwas abgeänderten redactionellen Fassung angenommen:

1. Die Bestimmung Ziffer 5 in Art. 29 des Uebereinkommens erhält folgenden Wortlaut:

„Entschädigungen für Verluste, Beschädigungen und Versäumung der Lieferzeit, welche den Betrag von 4 *M.* nicht übersteigen, sind von der regulirenden Verwaltung ausschliesslich zu tragen, während dergleichen, den Gesammtbetrag von 30 *M.* nicht übersteigende Entschädigungen, sowie bei höheren Entschädigungen diejenigen Summen etc."

und es ist hiernach das Wort „sind" in der 9. Zeile der im Uebrigen unverändert bleibenden No. 5 zu streichen und am Schlusse der 10. Zeile zuzusetzen.

2. In den Eingangsworten zu 3a in Art. 30 des Uebereinkommens ist zwischen „Gesammtbetrage" und „bis einschliesslich 30 *M.*" einzuschalten: „von mehr als 4".

3. In Art. 29 ist als No. 6 hinzuzufügen:

„Sofern ermittelt ist, dass eine Beschädigung oder ein Verlust oder eine Versäumung der Lieferzeit in dem Bereiche einer bestimmten Verwaltung eingetreten ist, so wird vermuthet, dass diese Verwaltung die Beschädigung etc. verschuldet hat, bis sie das Gegentheil beweist.

IX. der Tagesordnung. Antrag der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Abänderung der Bestimmung in Alinea 2 (jetzt Alinea 3) des § 4 des Verschleppungs-Uebereinkommens.

Ein mündliches Referat wird nicht beliebt, es wird vielmehr, nachdem der Antrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Bestimmung in Alinea 3 des § 4 des Verschleppungs-Uebereinkommens in folgendem Wortlaute anderweit festzustellen:

„Die Frachtkarten sind behufs Constatirung des Laufes des Gutes auf jeder Uebergangsstation mit dem Expeditionsstempel zu versehen."

heute zurückgezogen worden war, in Uebereinstimmung mit dem Commissionsantrage beschlossen, die Bestimmung in Art. 29 No. 4 Alinea 3 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement anderweit zu fassen, so dass dieselbe lautet:

„Soweit es mit den bestehenden Expeditions- und Zugeinrichtungen vereinbar ist und hierdurch eine Transportverzögerung nicht veranlasst wird, sind die Frachtkarten, und auf Verlangen (cfr. Art. 12) auch die Frachtbriefe, Zwecks erleichterter Ermittelung des Verschuldens der Versäumung der Lieferungszeit auf den Uebergangsstationen mit dem Datum- und Stundenstempel zu versehen."

Ein aus der Versammlung gestellter Antrag, statt „Datum- und Stundenstempel" behufs Herstellung der mangelnden Uebereinstimmung mit § 4 des Verschleppungs-Uebereinkommens (in

fine) zu setzen: „Expeditionsstempel" fand nicht die Zustimmung der Versammlung.

X. der Tagesordnung. Antrag der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft auf Abänderung des § 7 des Verschleppungs-Uebereinkommens.

Die Commission hat den vorliegenden Antrag nicht befürwortet, sondern dessen Ablehnung beantragt, weil kein Grund bestehe, den bezüglichen Beschluss der Salzburger Generalversammlung jetzt schon wieder zu modificiren. Die Herren Vertreter der Altona-Kieler Bahn erkennen an, dass zur Zeit ein erhebliches Bedürfniss für die vorgeschlagene Aenderung nicht vorliegt und indem sie sich vorbehalten, in Zukunft eventuell ihren Antrag wieder aufzunehmen, ziehen sie denselben vorläufig zurück.

XI. der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg auf Aufnahme eines Zusatzes zu § 7 des Verschleppungs-Uebereinkommens.

Die Commission, Namens welcher Herr Oberinspector Zucker (Ungarische Staatsbahn) referirt, beantragt Ablehnung der Anträge der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg, welche dahin gehen, dem § 7 des Verschleppungs-Uebereinkommens hinzuzufügen:

„Sind Sendungen von einem Gewichte bis zu 500 kg einschliesslich in der im ersten Absatze angegebenen Weise expedirt und befördert und trägt nicht der Versender nach dem Urtheil der Verwaltung, die sich im Besitz der Originalkarte befindet und welcher die Regulirung obliegt, ganz allein die Schuld, in welchem Falle die Reclamation abzuweisen ist, so erstattet die regulirende Verwaltung die erwachsene Mehrfracht auf Kosten der Versandverwaltung."

event., d. h. wenn dieser Antrag abgelehnt werden sollte, dem § 7 zuzusetzen:

„Sind Sendungen von einem Gewichte bis zu 500 kg einschliesslich wie im ersten Absatze angegeben, expedirt und befördert, so ist, wenn nicht ein ausschliessliches Verschulden des Versenders vorliegt, nur die Fracht zu erheben, welche bei richtiger Expedirung zur Erhebung gekommen wäre und für die Route zu verrechnen, welche die Versandexpedition nach Routenvorschrift oder als die billigste zu wählen gehabt haben würde; alle übrigen Strecken, über welche das Gut gelaufen ist, gehen der Fracht verlustig."

Herr Regierungsrath Menz (Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg) zieht heute den von seiner Verwaltung gestellten Eventualantrag zurück und hält nur den Prinzipalantrag aufrecht, event. mit der Modification, dass die schuldige Verwaltung zur Tragung der Mehrfracht in dem Falle für verpflichtet erachtet werde, wenn diese Mehrfracht nicht mehr als 3 *M.* beträgt. Es wird indessen der ursprüngliche Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg, und ebenso der modificirte Prinzipalantrag abgelehnt, und zwar letzterer mit 165 gegen 120 Stimmen; die Versammlung schliesst sich vielmehr dem Votum der Commission an.

XII. der Tagesordnung. Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend die Anlegung eines Vereins-Wagenparkverzeichnisses für sämmtliche, dem Vereine angehörenden Verwaltungen.

Die Commissionsanträge werden von Herrn Generaldirector Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) dahin formulirt,

die Generalversammlung wolle beschliessen:

1. Die Verzeichnisse der Güterwagen der Vereinsverwaltungen sind nicht mehr von den betreffenden Verwaltungen selbst, sondern von der geschäftsführenden Direction des Vereins in gleicher Weise herzustellen und zu vertheilen, wie dies in Betreff der Vereins-Kilometerzeiger geschieht, denen die Wagenpark-Verzeichnisse auch in Betreff des Formats entsprechen sollen.
2. Die qu. Verzeichnisse müssen — unter Beachtung der in dem Commissionsberichte sub a bis incl. d näher bezeichneten Erfordernisse — Angaben für sämmtliche Rubriken des in dem Commissionsberichte abgedruckten Schemas enthalten, es ist jedoch die Aufnahme noch anderer Daten unter der Voraussetzung gestattet, dass der Kopf für sämmtliche Rubriken den Raum einer Seite nicht überschreitet.
3. Die Beschlüsse unter No. 1 und 2 finden vorläufig nur auf die, von dem Zeitpunkte ihres Perfectwerdens an zur Ausgabe kommenden, nach Ablauf von drei Jahren aber auf alle Verzeichnisse Anwendung.

Herr Präsident Thielen (Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld) befürwortet, nicht allein die Güterwagen, sondern auch die Personen- und Gepäckwagen, und zwar als besonderen Theil, in das Verzeichniss einzubeziehen.

Demgegenüber wird von dem Herrn Referenten constatirt, dass in der Commission ein Bedürfniss zum Austausch der Verzeichnisse der Personen- und Gepäckwagen nicht anerkannt worden sei, dass es sich vielmehr empfehle, vorläufig erst die Erfahrungen über die Wirkung des nur die Güterwagen betreffenden Beschlusses abzuwarten und diesen Beschluss später event. auch auf Personen- und Gepäckwagen auszudehnen.

In hierauf folgender Abstimmung werden die Commissionsanträge angenommen und die Generalversammlung spricht sich ferner in Erledigung des von dem Herrn Präsidenten Thielen gestellten Antrages mit 173 gegen 108 Stimmen dahin aus, dass für die Ausdehnung der gefassten Beschlüsse auf Personen- und Gepäckwagen aus den von der Commission hervorgehobenen Gründen ein Bedürfniss zur Zeit nicht vorliege.

XIII. der Tagesordnung. Anträge der Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend die Abänderung bezw. Ergänzung der Bestimmungen in § 3 Alinea 6 und § 4 Alinea 2 des Vereins-Wagenregulativs.

Nachdem Herr Generaldirector Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) über den Commissionsantrag berichtet hat, wird von Herrn Generaldirectionsrath Petri (Bayerische Staatsbahn) beantragt, es bei den gegenwärtig gültigen Regulativbestimmungen zu belassen, aber dem Alinea 6 des § 3 des Vereins-Wagenregulativs folgende Bestimmung hinzuzufügen:

„Nach Stationen einer anderen Verwaltung darf eine solche Ablenkung nur unter der Bedingung stattfinden, dass auf denselben eine Rückladung der abgelenkten Wagen nach Stationen der Wagen-Eigenthumsbahn oder jenseits derselben vorgenommen wird."

und für den Fall der Annahme dieses Antrages dem § 4 zuzusetzen:

„(cfr. Alinea 6 des § 3.)"

Nachdem der Herr Referent für den Antrag der Commission gesprochen und auch der Herr Antragsteller seinen Antrag nochmals begründet hatte, wird zur Abstimmung geschritten, in welcher der Antrag des Herrn Generaldirectionsrath Petri abgelehnt, der Antrag der Commission aber, dahingehend,

in Alinea 6 des § 3 des Vereins-Wagenregulativs die Worte: „derselben Bahnverwaltung" zu streichen,

angenommen wird. (Schluss folgt.)

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 14. August 1882. (Politische Wochenschau. Einschränkung des Unternehmens der Eisern-Haardter Eisenbahngesellschaft. Erfolgte Eröffnung der Secundär-Zweigbahn Lübeck-Travemünde. Ministerialverfügung, betreffend die Secundärbahn Guben-Forst-Weisswasser. Eisenbahn Osnabrück-Brakwede. Dementirung des Gerüchts der gegenwärtigen Verstaatlichung Halle-Sorau-Guben. Vereidigung der Beamten. Vorarbeiten für das Gesetz, betreffend die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen. Bestimmungen, betreffend Werthvorschüsse im internationalen Verkehr. Bildung des Ost-Westdeutschen Verbandtarifs. Tarifermässigungen in Betreff des Deutsch-Ungarischen Cerealienverkehrs. Eisenbahn-Wagenräder aus Papiermasse. Der Deutsche Schienenexport. Deutsch-Englische Retourbillets via Vlissingen. Die Bedeutung der Gotthardbahn. Einsetzung eines Eisenbahnraths in Russland.

Die vollkommene Stille innerhalb des Deutschen Reichs dauert unverändert fort; als ein politisches Ereigniss, im besten Sinne des Worts, ist nur die Erklärung aufzufassen, welche der Landtagsabgeordnete von Eynern soeben in der „Kölnischen Zeitung" veröffentlicht hat und welche die Bildung einer grossen Mittelpartei anbahnen will. In diese Combination soll nach rechts die gemässigt Conservativen, nach links die Sezessionisten und die Anhänger des Herrn Hänel ein-, nach rechts Herr Stöcker und dessen Anhang, nach links Herr Eugen Richter und dessen Anhang ausgeschlossen sein. Hinsichtlich der Vorgänge im Orient darf man sich der wohlbegründeten Hoffnung hingeben, dass die inzwischen zwischen England und der Türkei begonnenen Unterhandlungen einen befriedigenden Abschluss finden werden. Nachdem ein solcher erzielt sein wird, werden diplomatische Unterhandlungen darüber aufzunehmen sein, auf welche Weise der status quo ante in Egypten wieder herzustellen sei oder möglicher Weise ein neuer Zustand geschaffen werden könne, der ohne vertragsmässige Rechte zu verletzen und ohne Hintansetzung der Interessen aller einzelnen an der Egyptischen Frage betheiligten Mächte die Gefahr verminderte oder gänzlich beseitigte, dass Zwischenfälle, wie sie während der letzten Monate Europa beunruhigt haben, wieder hervortreten. Dass die Conferenz in

Constantinopel für einige Zeit vertagt werden wird, gilt als wahrscheinlich.

Ueber die Einschränkung des Zweckes des Unternehmens der Eisern-Haardter Eisenbahngesellschaft und Veränderung der Firma derselben in Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft enthält der „Staats-Anzeiger" eine Allerhöchste Urkunde; nach derselben ist beschlossen und genehmigt worden, den Zweck dieses Unternehmens auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Eisern nach Siegen mit Abzweigung nach Reinhold-Forster- Erbstollen und Hainerhütte, sowie mit den in der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 7. März 1881 bezeichneten Anschlüssen zu beschränken und die Firma in Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft zu verändern, sowie das Grundcapital von 800 000 ℳ Deutscher Reichswährung auf 1 050 000 ℳ Deutscher Reichswährung zu erhöhen und den Mehrbetrag von 250 000 Reichsmark durch Ausgabe von 500 Stück auf den Inhaber lautender Stamm-Prioritätsactien zu je 500 Reichsmark aufzubringen.

Die am 1. August cr. erfolgte Eröffnung der 19,74 km langen Zweigbahn untergeordneter Bedeutung von Lübeck nach Travemünde mit den Haltestellen Dänischburg, Waldhusen, Pöppendorf und der Station Travemünde für den Personenverkehr wird ebenfalls im „Staats-Anzeiger" publicirt. (Siehe No. 59 S. 783 und 784. Wir geben die Notiz, da in derselben die noch fehlende Längenangabe mitgetheilt wird. Die Red.)

Betreffs der Secundärbahn Guben-Forst-Weisswasser hat, wie die „Nationalztg." meldet, der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten eine Verfügung an das Comité der genannten Bahn ergehen lassen, in welcher er, wie in einem früheren ähnlichen Falle, darauf aufmerksam macht, dass, falls das Comité die Erlangung der Concession zum Bau der Eisenbahn durch eine zu bildende Actiengesellschaft anstrebt, zur Begründung eines hierauf gerichteten Antrages der Nachweis zu erbringen ist, dass die solide und gesetzliche Beschaffung des erforderlichen Baucapitals gesichert ist durch Vorlegung von rechtsverbindlichen Zeichnungen des gesammten Actiencapitals, dass die Zeichnungen echt sind und die Zeichner hinreichendes eigenes Vermögen, um die aus ihren Zeichnungen folgenden Verbindlichkeiten selbstständig zu erfüllen, besitzen. Da, wie die „Nationalztg." weiter meldet, bis jetzt das erforderte Baucapital nicht gezeichnet worden ist, so ist die Realisirung des Projectes vorläufig unmöglich.

Hinsichtlich der Eisenbahn Osnabrück-Brackwede erfahren die „Berliner Politischen Nachrichten", dass die Vorarbeiten für diese Eisenbahn soweit vorgerückt sind, dass man auf den Beginn des Baues noch in diesem Jahre hofft. Es würde dann voraussichtlich die Bahn schon im nächsten Herbste befahren werden können.

In Betreff der Verstaatlichung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn hat die Königliche Eisenbahndirection den „Berliner Actionär" benachrichtigt, dass in der letzten Aufsichtsrathsitzung dieser Bahn keinerlei Mittheilung gemacht worden sei, welche zu dem Schlusse berechtige, dass die Regierung sich nunmehr zu einem definitiven Ankauf der Halle-Sorau-Gubener Bahn überzugehen und den Gesellschaftsvorständen ein bestimmtes Angebot in dieser Beziehung zu machen entschlossen habe.

Hinsichtlich der Vereidigung der Staatsbeamten — also auch der Beamten der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen — hat der Minister des Innern verfügt, dass im Sinne der Allerhöchsten Cabinetsordre vom 6. Mai 1867 alle in unmittelbarem oder mittelbarem Staatsdienst stehenden Beamten den vorschriftsmässigen Diensteid zu leisten haben und unter Beamten alle im Staatsdienst gemäss § 359 des St.-G.-B. auf Lebensdauer, auf Zeit, oder auch nur vorläufig angestellten Personen zu verstehen sind. Von Ableistung des Amtseides ist nur bei denjenigen Personen abzusehen, welche lediglich zu augenblicklicher Aushülfe im Aufsichtsdienste angenommen werden.

In Fortsetzung der Vorarbeiten für das mit dem 1. Januar 1883 in Kraft tretende Gesetz, betreffend die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen etc., nach dessen Bestimmungen ausser den Handelskammern, kaufmännischen Corporationen und landwirthschaftlichen Provinzialvereinen von den betheiligten Ressortministern auch andere Vereine und Corporationen herangezogen werden können, hat, um für die hierbei zu treffende Auswahl eine sichere Grundlage zu gewinnen, der Minister für Handel und Gewerbe die Oberpräsidenten ersucht, ihm mit thunlichster Beschleunigung ein Verzeichniss der in ihren Provinzen bestehenden industriellen Vereinigungen zugehen zu lassen, und sich gleichzeitig darüber zu äussern, welche wirthschaftliche Bedeutung die einzelnen Vereine für die in Betracht kommenden Eisenbahn-Directionsbezirke besitzen, bezw. für welche unter ihnen eine Betheiligung an der Mitgliederzahl für die Bezirks-Eisenbahnräthe etwa in Aussicht zu nehmen sein dürfte.

Das zulässige Maximum bei Vorschüssen auf den Werth eines Gutes war durch einen Ministerialbeschluss vom vorigen Jahre nach dem Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands von 300 ℳ von dem Local- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen auf 1 000 ℳ erhöht worden. Nunmehr hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, wie der „Voss. Ztg." mitgetheilt wird, genehmigt, dass auch in den internationalen Verkehren Nachnahmen, welche erst nach Ausgleichung durch die Empfänger der Güter zur Zahlung gelangen, in höheren Beträgen bis zum Maximalbetrag von 1 000 ℳ zugelassen werden dürfen.

Durch die Bildung eines grossen Verbandtarifs, welcher den Namen „Ost-Westdeutscher Güter-Verbandtarif" erhalten soll, gedenkt man, wie der „Nat.-Ztg." geschrieben wird, die noch rückständige Umrechnung der Eisenbahn-Gütertarife zwischen den westlichen und östlichen Deutschen Privatbahnen, sowie zwischen diesen Privatbahnen und den Preussischen Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen zu erledigen. Dieser neue Tarif würde directe Frachtsätze zwischen sämmtlichen westlich von Stettin, Berlin und Falkenberg gelegenen Stationen einerseits und den östlich dieser Linie gelegenen Stationen der genannten Bahnen andererseits enthalten. Daneben sollen die wechselseitigen Tarife der Preussischen Staatsbahnen auch ferner bestehen bleiben.

Mit Rücksicht auf die Ernteverhältnisse in Deutschland und angesichts der fortwährend lebhaften Nachfrage nach Cerealien in Mittel- und Norddeutschland einerseits, sowie der heftigen Concurrenz des Donau-Elbeumschlages andererseits, erfährt der „Pester Lloyd", dass seitens der am directen Bahnverkehre interessirten Factoren behufs leichterer Erreichung dieser Consumtionsgebiete eine Ermässigung der Ungarisch-Deutschen Getreidetarife für die Exportsaison im Werke ist. Diese Ermässigungen sollen noch im Laufe dieses Monats zur Einführung gelangen. Die Verbilligung des Transports wird nach der geographischen Lage der Bezugs- und Bestimmungsstation 20—70 ℳ pro Waggon betragen.

Ueber Bestellungen von Eisenbahn-Wagenräder aus Pappe lässt sich die „Essener Zeitung" schreiben; „Der Firma Friedr. Krupp in Essen sind seitens der Berlin-Anhalter Bahn Eisenbahnräder in Auftrag gegeben, deren Radscheiben aus Papiermasse bestehen. Bei der vorgeschriebenen Construction ist die Nabe aus Gussstahl, an welcher die Radscheibe befestigt ist, während der Radreifen durch Ringe und Schrauben mit der Radscheibe aus Papiermasse verbunden ist. Dem Fabrikanten ist vorgeschrieben, dass die Papiermasse ebenso fest wie Holz sein und den Witterungsverhältnissen widerstehen muss. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn hat solche Räder seit längerer Zeit versuchsweise in Gebrauch. Dieselben sind von der bekannten Firma v. d. Zypen & Charlier in Deutz hergestellt, welche die Radscheiben aus Papiermasse von der Fabrik der Gebr. Adt in Forbach beziehen. Wie man aus Eisenbahnkreisen hört, haben sich diese Räder auf das Vortrefflichste bewährt. Es mag hinzugefügt werden, dass der Gebrauch von papiernen Waggonrädern auf Amerikanischen Bahnen von Tag zu Tag allgemeiner wird. In den ersten 10 Monaten des vergangenen Jahres hatte eine einzige Amerikanische Firma 7 729 Stück solcher Räder hergestellt. Der bekannte Director der New-Jersey-Bahn, Herr Pullmann, nach welchem die langen Amerikanischen Waggons Pullmann-Cars benannt worden sind, lobt die Haltbarbeit dieser Räder sehr. Er sagt: Während das beste Eisenrad nicht über 50 000 Engl. Meilen zurücklegt, haben einige Papierräder meiner Waggons 400 000 Meilen gemacht und einige wenige sind nach 500 000 Meilen noch im Betriebe."

Ueber den Schienenexport Deutschlands erfährt das „Leipziger Tageblatt", dass, trotzdem der Eisenbahnbau in den Culturländern seit längerer Zeit ins Stocken gerathen ist, sich der Deutsche Schienenexport nicht vermindert hat, da andere Länder, in denen die Anlage von Schienenwegen erst in der Entwickelung begriffen, als Absatzgebiete erschlossen worden sind. Das „L. T." veröffentlicht als Beleg die nachstehende Tabelle. Es betrug nämlich die Ausfuhr von Schienen aus Deutschland in Tonnen: 1860 1 270, 1861 6 780, 1862 3 730, 1863 4 040, 1864 5 350, 1865 2 400, 1866 2 090, 1867 4 300, 1868 28 600, 1869 37 100, 1870 36 000, 1871 41 800, 1872 70 700, 1873 70 000, 1874 84 900, 1875 122 000, 1876 133 000, 1877 225 000, 1878 207 000, 1879 164 000, 1880 230 204, 1881 350 709. In dem Zeitraume von noch nicht 10 Jahren hat sich unser Schienenexport hiernach um mehr als 300 pCt. gehoben. Die Absatzgebiete haben dabei ziemlich oft gewechselt, selbst in den letzten Jahren sind noch einige wesentliche Veränderungen vorgekommen, insofern Russland seine Schienenbezüge aus Deutschland eingeschränkt hat, wogegen neuerdings Spanien und die Südamerikanischen Länder mit grösserem Bedarf an uns herangetreten sind. Im Jahre 1881 waren unsere Hauptabnehmer in Schienen die Niederlande mit 65 132 t, wovon allerdings ein grosser Theil nach Südamerika gegangen sein wird, dann die Vereinigten Staaten mit 45 531 t, Spanien mit 34 440, Belgien mit 31 523 und die Schweiz mit 10 588 t. Grössere Quantitäten sind auch nach Ostindien gegangen.

Nachdem von Berlin aus schon längst für die Route via Vlissingen Retourbillets I. und II. Classe mit 30tägiger Gültigkeit nach London ausgegeben werden, erhält man seit dem 1. August derartige Retourbillets für London via Vlissingen auch auf den Köln-Mindener Stationen Dortmund, Essen, Duisburg, Düsseldorf, Oberhausen und Münster, ferner auf den Stationen Osnabrück, Bremen, Hamburg und Hannover.

Um eine schnellere Verbindung zwischen Norden und Süden, namentlich auch mit der Gotthardbahn herzustellen, kursiren schon seit einiger Zeit auf der Strecke Hanau-Eberbach der „Hessischen Ludwigsbahn" Schnellzüge, welche in Hanau an die Nacht-Schnellzüge der Route Frankfurt-Eisenach-Leipzig-Berlin anschliessen. Die Bedeutung der Gotthardbahn für Deutschland wird fortwährend mehr erkannt; so wird jetzt hervorgehoben, dass bisher der Export Deutschlands nach Spanien entweder über Hamburg und Stettin zur See oder per Bahn durch Frankreich erfolgte, nun ein Theil der Ausfuhr dieses Staates auf die Gotthardbahn abgeleitet werden wird, indem die Waare über diese Route bis Genua kommen wird, um von da aus mit den regelmässig und zu billigen Frachtraten direct nach Spanien verkehrenden Dampfern Französischer, Italienischer und selbst Deutscher Rheder weiter befördert zu werden. Auch für die Versorgung Deutschlands mit Fleisch dürfte die Gotthardbahn von hervorragendem Einfluss werden. Bereits sind in Köln a/Rh. Ochsen zu Markte gebracht worden, welche durch den Gotthardtunnel aus Italien eingeführt sind. Hinsichtlich des directen Güter-Beförderungsdienstes auf der Gotthardbahn theilt die Betriebsdirection der Oberitalienischen Eisenbahnen mit, dass die bisher vorgekommenen Verzögerungen durch die nothwendigerweise der Einführung eines directen Güter-Beförderungsdienstes vorangehenden Verhandlungen, sowie durch die Vorbereitung für die wirkliche Einführung, den Druck und die Veröffentlichung der Tarife etc., wie fast bei allen neuen Bahnen, veranlasst worden seien.

Auch in Russland ist nunmehr die Einsetzung eines Eisenbahnraths beschlossen, welchem die Berathung und theilweise auch die Entscheidung aller wichtigeren Eisenbahnangelegenheiten obliegt. Der Eisenbahnrath wird aus einem vom Kaiser ernannten Präsidenten und Vicepräsidenten, ferner aus Mitgliedern, welche zur Hälfte von der Regierung ernannt und zur Hälfte von anderen Corporationen gewählt werden, zusammengesetzt sein. Die von der Regierung Ernannten sind: die jeweiligen Adjoints der Minister der Finanzen, der Justiz, der Communicationen, wie auch des Staatscontroleurs; ferner die Directoren der sogenannten Creditkanzlei, der Zollgefälle, und endlich ein Mitglied des Kriegsministeriums, dem die Besorgung der Militärtransporte auf den Eisenbahnen obliegt. Die Zahl der zu wählenden Mitglieder beträgt zwanzig. Davon entfallen zehn Mitglieder auf die Eisenbahngesellschaften, fünf auf die Gouvernementalvertretungen, drei auf die Börsenkammern und je ein Mitglied auf die Montan- und Kohlenindustriellen. Sämmtliche Mitglieder müssen Russische Unterthanen sein und sich über an einer höheren Unterrichtsanstalt zurückgelegte Studien ausweisen. Sie beziehen keine Vergütung, es sei denn, dass ihnen von denjenigen Instituten u. s. w., welche sie in den Eisenbahnrath gewählt haben, aus freien Stücken eine Remuneration gewährt wird.

Juristisches.

v. O. **Anspruch auf Schmerzensgeld ist bei Unfällen gegenüber juristischen Personen auch nach gemeinem Recht nicht begründet.** — In Folge der Nachlässigkeit eines Weichenwärters, der deshalb zu einer mehrjährigen Freiheitsstrafe verurtheilt wurde, fand am 8. November 1879 bei Bischofsheim im rechtsrheinischen Hessen ein Eisenbahnunfall statt. Der schwer beschädigte Passagier Schmitt verlangte ausser der zuerkannten Rente noch Schmerzensgeld. Das Ober-Landesgericht zu Darmstadt wies am 13. November 1880 dieses Begehren durch Urtheil ab, welches die Bestätigung des Reichsgerichts fand. — Das appellrichterliche Urtheil lautete: „In Erwägung zur Anschlussberufung zunächst die Beschwerde wegen Versagung der Schmerzensgelder zu prüfen ist. Kläger beruft sich darauf, dass Schmerzensgelder als wirkliche Entschädigung nach diesseitigem Rechte, welches, da der Vorfall in Main-Bischofsheim stattfand, zur Anwendung komme nach § 9 des Haftpflichtgesetzes, gewährt würden, wie dies auch noch im J. 1849 durch das Ober-Appellationsgericht in der Sache Raab wider Möbs entschieden worden. Beklagte wendet ein, dass Schmerzensgelder nach Ansicht der bedeutendsten Rechtslehrer und der allgemeinen Praxis als Strafe zu betrachten seien, demnach von der L.-Bahn, welche nur als civilverantwortlich belangt sei, nicht gefordert werden könnten. Es ist indess überflüssig, zu untersuchen, welcher der beiden Theorien der Vorzug zu geben sei; denn nimmt man auch mit dem Ober-Appellationsgericht an, dass der Gesichtspunkt des Schadensersatzes der massgebende sei, so leidet er doch im vorliegenden Falle keine Anwendung, weil thatsächlich feststeht, vom Kläger sogar zugegeben ist, dass der L.-Bahn selbst nicht einmal eine Schuld bei der Auswahl (culpa in eligendo) zur Last fällt, in welchem Falle sie nach Hessischem Landesrecht überhaupt nicht mit einer Schadensklage hätte angegangen werden können. Ihre Ersatzverbindlichkeit gründet sich also lediglich auf das Haftpflichtgesetz und kann über die von diesem gezogenen Grenzen nicht ausgedehnt werden. Die Beschwerde ist also unbegründet." Das Reichsgericht bestätigte aus folgenden Gründen: „Der Kläger behauptet, dass der Weichensteller Scherneck, ein Beamter der Beklagten, durch ein Verschulden in Ausübung seines Dienstes den Eisenbahnunfall und folglich die Verletzung des Klägers herbeigeführt habe. Eine thatsächliche Feststellung steht dieser Behauptung nicht entgegen, das Ober-Landesgericht konnte nach seiner Rechtsansicht die Frage, ob der Unfall durch eine Schuld des Scherneck veranlasst sei, unerörtert lassen; es ist daher der Klageanspruch unter der Voraussetzung zu prüfen, dass eine solche Schuld in der That erwiesen oder erweisbar wäre. — Wenn das gemeine Recht, in dessen Gebiet sich der Unfall ereignet hat, unter der angegebenen Voraussetzung eine höhere Entschädigung, als das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 gewährte, so würde dieselbe nach § 9 dieses Gesetzes unbedenklich zugebilligt werden können, weil die Klage nicht ausschliesslich auf die Bestimmung des § 1 gestützt ist. Es muss auch zugegeben werden, dass nach der in Doctrin und Rechtsprechung vorherrschenden Ansicht bei der Verletzung eines Menschen nach heutigem gemeinen Recht ausser dem Ersatz des Vermögensinteresses ein sogen. Schmerzensgeld, welches nicht als Strafe, sondern als Entschädigung zu betrachten ist, gefordert werden kann. — Da aber der Beklagten unbestritten eine culpa in eligendo bei der Anstellung des Scherneck nicht zur Last fällt, so entsteht die Frage, ob und inwieweit die Regel des Römischen Rechts, wonach der Dienstherr für den von dem Bediensteten bei Ausübung seines Dienstes angerichteten Schaden nur wegen culpa in eligendo haftet, im gegebenen Falle eine Ausnahme leidet. — Nun wird allerdings vielfach angenommen, ein gemeines Deutsches Gewohnheitsrecht statuire eine Haftung der grossen Transportanstalten der neueren Zeit, namentlich der Eisenbahnen für den durch aquilische culpa ihrer Leute in Ausübung ihrer Functionen verursachten Schaden. — Es kann aber dahin gestellt bleiben, ob ein solches Gewohnheitsrecht überhaupt wirklich besteht; jedenfalls ist nicht anzuerkennen, dass nach gemeinem Gewohnheitsrecht eine Haftung der Eisenbahnen für die culpa ihrer Leute in demselben Umfange stattfinde, wie der Einzelne unter anderen thatsächlichen Verhältnissen für die eigene Schuld haftet und dass insbesondere ein solches Gewohnheitsrecht sich gegenüber den Eisenbahnen auch in Betreff der Ausdehnung des Schadensersatzes auf Schmerzensgeld gebildet habe. — Die Entscheidung des Ober-Landesgerichts, dass das als Landesgesetz zur Anwendung kommende gemeine Recht eine Haftung der Beklagten für Schmerzensgeld nicht begründe, beruht daher nicht auf einer Rechtsverletzung." (Erk. des Reichsgerichts vom 29. März 1881, N. 415/80. II. 259; Puchelt, Zeitschr. f. Franz. Civilrecht Bd. XIII S. 482 ff.)

Bauten und Projecte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Dem Betriebe übergeben worden sind im Laufe des Jahres 1881 folgende neue Strecken mit einer Gesammtlänge von 27 km:

1. am 1. Februar die Strecke Dortmunderfeld-Huckarde (2,20 km),
2. am 8. Februar die Abgrenzungslinie von der Hessischen Nordbahn nach dem Central-Rangir-Bahnhof Cassel mit der Verbindungscurve zwischen letzterem und dem Bahnhof Cassel (4,75 km),
3. am 15. October die Strecke Wermelskirchen-Opladen (20,05 km).

Die Bauthätigkeit war im Jahre 1881 gering. Im Bau begriffen waren am Schluss des Jahres 1881: die Personenstation an der Schiffsbrücke zu Deutz (0,7 km), sowie die Secundärbahnen Haufe-Altenvoerde (4,2 km) und Menden-Hemer (6,8 km). Für die Eröffnung dieser Bahnen sind die Monate August und September dieses Jahres in Aussicht genommen.

Im Stadium der Bauvorbereitung befanden sich am Schlusse des Jahres 1881 die Linien:

1. Troisdorf-Ründeroth (36,7 km),
2. Creuzthal-Hilchenbach (11 km),
3. Homburg-Mörs (5,9 km),
4. Remscheid-Feld (4,4 km),
5. Hemer-Iserlohn (7 km).

Der Bau der vier ersteren Linien hat theils inzwischen begonnen, theils steht der Bauangriff unmittelbar bevor; die Strecke Hemer-Iserlohn ist noch in der Projectirung begriffen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat ferner die Direction mit Ausarbeitung genereller Vorarbeiten für folgende Bahnen untergeordneter Bedeutung beauftragt:

1. Lennep-Krebsöge-Dahlerau,
2. Hochneukirch-Grevenbroich,
3. Altenhundem-Schmallenberg,
4. Kirchen-Freudenberg,
5. Solingen-Wald-Gräfrath-Vohwinkel,
6. Hilchenbach-Erndtebrück-Raumland u. Erndtebrück-Laasphe,
7. Scherfede-Wreren-Arolsen-Corbach.

Berichtigung. In der Beilage zur vorigen Nummer auf Seite 821 ist im zweiten Abschnitt Zeile 9 statt herabzusetzen fortzusetzen zu lesen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

In der Nacht vom 12. zum 13. d. Mts. ist der Königliche Oberbaurath und Dirigent der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction hierselbst,

Herr **Julius Stute**

nach mehrwöchiger Krankheit einem Schlaganfall erlegen.

Seit langen Jahren dem Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft angehörend, deren Hauptbahnen zum grossen Theile unter seiner Leitung entstanden, ist er bei Uebernahme der Verwaltung dieser Bahnen durch den Staat als Dirigent der III. Abtheilung in die neu errichtete Königliche Eisenbahn-Direction eingetreten.

In diesen hervorragenden Stellungen ist es ihm vergönnt gewesen, den reichen Schatz seines umfassenden Wissens, seiner gereiften Erfahrung, seine rastlose opferbereite Arbeitskraft und Arbeitslust in fruchtbringender segensreicher Weise für die grossen Aufgaben des Eisenbahnwesens zu verwerthen.

Die von ihm geschaffenen Werke sichern ihm einen dauernden ehrenvollen Platz in der Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens.

Uns aber, seinen Mitarbeitern ist er nicht allein ein mustergültiges Vorbild ernster Pflichterfüllung, sondern auch ein treuer wohlwollender Freund gewesen, dessen Andenken in unseren Herzen unvergessen bleiben wird.

Magdeburg, den 14. Augus t1882.

Der Präsident und die Mitglieder der Königlichen Eisenbahn-Direction.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Zum diesseitigen Localgütertarife vom 1. October 1877 ist der Nachtrag 22, enthaltend einen Ausnahmetarif für Langholz auf gekuppelten Wagen, erschienen. Derselbe kann von den diesseitigen Stationen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden. Braunschweig, den 7. August 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1548)

Schlesisch - Sächsischer Verband. Vom 1. October d. J. ab treten an Stelle der im rubricirten Gütertarif vom 1. Februar cr. enthaltenen Tarifsätze zwischen Jägerndorf trans., Mittelwalde trans., Myslowitz trans., Oderberg trans. und Ziegenhals trans. einer- und den westlichen Verbandsstationen andererseits anderweite, in Eilgut, Stückgut und Classe A 1 um 0,04 *M.*, in den übrigen Classen um 0,02 *M.* erhöhte Tarifsätze in Kraft, in welchen die im Nachtrag I zum Localgütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn sub 1 B aufgeführten Nebengebühren „Für Arbeitsleistungen bei der Zollrevision" mitenthalten sind. Letztere kommen daher vom genannten Tage ab nicht mehr besonders zur Erhebung, dagegen werden die ebendaselbst sub A, C, D und E bezeichneten Nebengebühren eintretenden Falls nach wie vor erhoben. Berlin, den 8. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1549)

Am 1. October d. J. tritt zu dem vom 1. Mai cr. ab gültigen Gütertarife (Theil II) für den Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch) - Berlin der II. Nachtrag in Kraft, enthaltend erhöhte Tarifkilometer für die Stationen Dorstfeld, Dortmund Rh. und H., Frintrop und Unna-Königsborn des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) im Verkehre mit Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Berlin. Exemplare dieses Nachtrags sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale für 5 ₰ zu haben. Köln, den 8. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1550)

Am 10. August d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Ungarischen Stationen und Dresden-Elbkai ein neuer Uebernahmetarif in Kraft, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,80 *M.* pro Exemplar zu erlangen ist. Soweit hierdurch in einzelnen Relationen Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Taxen bis 25. September d. J. noch fortbestehen. Ebenso bleiben die bisherigen Taxen für den Classen-Güterverkehr der Station Miskolcz bis zu diesem Termine noch in Geltung, von diesem Zeitpunkte an wird aber der directe Classen-Güterverkehr der genannten Station aufgehoben. Dresden, am 9. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1551)

Saarkohlenverkehr nach Wetzlar. Die Frachtsätze für die Station Wetzlar im Local-Kohlentarife der Königl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. vom 1. Januar 1881 treten am 1. October ausser Kraft.

Von diesem Zeitpunkte ab kommen für Wetzlar die Frachtsätze des Ausnahmetarifs B im Heft 3 des Rheinischen Nachbargütertarifs vom 1. September 1881 zur Anwendung, welche ab den westlichsten Saargruben geringe Erhöhungen enthalten. Köln, den 10. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1552)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Mit dem 25. d. Mts. treten für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsamen, Malz und Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von einzelnen Stationen der Galizischen Carl - Ludwig- und Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn nach Berlin nachstehende ermässigte Tarifsätze in Kraft:

pro 100 kg		Kop.	*M.*
Brody loco und trans.-Berlin . .	10 kr.	+ 93,78	+ 1,61
Krasne-Berlin . .	27,8 „	+ 93,78	+ 1,61
Zloczow-Berlin . .	35,8 „	+ 93,78	+ 1,61
Tarnopol-Berlin .	54,5 „	+ 93,78	+ 1,61
Jassy-Berlin . . .	30 Cts.	+ 147,09	+ 1,61
Podul-Iloii-Berlin .	64,3 „	+ 147,09	+ 1,61
Tirgul - Frumos-Berlin	82,8 „	+ 147,09	+ 1,61

Die bezüglichen Tarifsätze des ersten und zehnten Nachtrages zu dem Heft 1 des Rumänisch - Galizisch - Deutschen Getreidetarifs werden hierdurch aufgehoben. Breslau, den 10. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Deutschen Verbandverwaltungen. (1553)

Ungarisch - Deutscher Viehverkehr via Ruttka und via Marchegg. Vom 1. October d. Js. ab werden Transporte im Verkehre von Budapest, Kecskemet, Kőbánya (Steinbruch), Vácz (Waitzen), Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn nach Magdeburg (Centralbahnhof), Neustadt - Magdeburg (neue), Sudenburg über die Route via Marchegg - Oderberg-Ratibor - Breslau - Sommerfeld - Berlin nicht mehr abgefertigt. Breslau, den 11. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Verbandsverwaltungen. (1554)

Am 15. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Drensteinfurt und Hamm gelegene Haltestelle Mersch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Die bezüglichen Frachtsätze für den **Localverkehr** des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) sowie die gleichzeitig in Kraft tretenden Tarifsätze für genannte Haltestelle im **Rheinischen Nachbarverkehr und im Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.) - Hannover** (Gütertarife vom 1. September 1881 resp. vom 1. April 1882) sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, 9. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1555)

Wir bringen zur Kenntniss, dass durch den mit dem 1. August cr. in Kraft getretenen Tarif für den Verkehr zwischen Braunschweigischen Stationen einerseits und den Stationen der Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirke Berlin (excl. Märkisch - Posener und Cottbus - Grossenhainer Bahn), Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn und der Oberschlesischen Bahn andererseits zu den auf dem Titelblatte des qu. Tarifs namhaft gemachten Verbandtarifen, welche zur Aufhebung gelangen, noch der Gütertarif für den Harz - Nordsee-Verband vom 1. Januar 1878 hinzutritt. Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze des Harz-Nordsee-Verbandes eintreten, finden dieselben erst vom 1. October 1882 ab Anwendung. Bromberg, den 11. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1556 J)

Am 1. d. Mts. ist für den Wechselverkehr der Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks mit solchen der Hessischen Ludwigsbahn ein neuer Tarif erschienen, durch welchen der bisherige Tarif dieser Verkehrsrichtung nebst Nachträgen aufgehoben wird.

In dem neuen Tarife haben die an den Hessischen Neubaustrecken Hanau-Babenhausen und Erbach-Eberbach gelegenen neuen Stationen und die durch dieselben entstandenen Entfernungs - Abkürzungen Berücksichtigung gefunden.

Die diesseitigen Stationen ertheilen nähere Auskunft. Frankfurt a/M., den 5. August 1882. Die Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1557)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. October d. J. ab scheiden die Routen
a) Belzig-Nordhausen-Bebra,
b) Bitterfeld-Eisenach-Malsfeld
für den Verkehr der Stationen Spandau B. H. B., der Berliner Ringbahn, Berlin (Dresdener, Stettiner, Nord- und Schlesischer Bahnhof, sowie städtischer Centralviehhof) und der nördlich und östlich hiervon belegenen Verbandstationen,
c) Corbetha-Halle-Delitzsch-Eilenburg
für den Verkehr der Stationen östlich von Delitzsch,
d) Corbetha-Halle-Delitzsch-Sorau
für den Verkehr der Stationen der Schlesischen Bahnen, aus dem Mitteldeutschen

Verbande als Tarif- und Instradirungs-Routen gänzlich aus.

An deren Stelle treten vom genannten Tage ab lediglich die Routen über Bitterfeld-Eisenach (für a), über Belzig (für b) und über Leipzig - Eilenburg - Dobrilugk bezw. Leipzig-Eilenburg-Liebenwerda (für c und d). Erfurt, den 7. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1558)

Saarkohlen - Verkehr nach der Westschweiz. (Tarif No. 14.) In Folge Kündigung der Schweizerischen Centralbahn treten die zur Zeit bestehenden Sätze des Saarkohlen - Ausnahmetarifs No. 14 für Aarau und Luzern, sowie den Stationen der Jura-Bern-Luzern- und Aargauischen Südbahn am 1. October cr. ausser Kraft. Mit demselben Zeitpunkt werden für die gedachten Stationen neue Sätze eingeführt, welche kleine Erhöhungen enthalten werden. Köln, den 14. August 1882. Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische). (1559)

Mit dem 16. August d. J. tritt zum Staatsbahntarif **Bromberg - Berlin** der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Abänderungen der Nomenclatur der Ausnahmetarife 1 und 2 für Getreide und Holz.
2. Neue Entfernungen für Culmsee, Mocker und Ostaszewo, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg.
3. Ergänzungen und Berichtigungen.
4. Bereits früher publicirte Tarifveränderungen.

Soweit durch Abänderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife Erhöhungen eintreten, kommen dieselben erst mit dem 1. October d. J. zur Anwendung.

Exemplare des Nachtrages sind bei unseren Billetexpeditionen: Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie bei den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin käuflich zu beziehen. Auch ist jede Billetexpedition unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 8. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1560 J)

Mit dem 15. August d. Js. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Bitterfeld und Wittenberg der Berlin-Anhaltischen Bahn einer- und mehreren Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Bromberg, der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn andererseits directe Frachtsätze für sämmtliche regulären Classen innerhalb des Preussisch-Sächsischen Verbandes in Kraft.

Dieselben sind bei den Verbandstationen der vorgenannten Verwaltungen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 8. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch - Sächsischen Verbandes. (1561 J)

Mit dem 1. August d. J. ist eine zweite Auflage des Gütertarifs, Theil II, für den Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirk Bromberg herausgegeben, derselbe besteht aus folgenden Theilen, die jeder ein besonderes Heft bilden:

1. dem Theil II; Besondere Bestimmungen für den Güterverkehr, enthaltend die bis zum 1. August cr. stattgehabten Ergänzungen und Abänderungen,
2. dem Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von
   a) Personen, Reisegepäck und Hunden,
   b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   c) Eil- und Frachtgütern

   vom 1. August 1881 nebst Nachträgen.
3. den allgemeinen Kilometer - Tariftabellen für den Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg vom 1. Mai 1882.

Diese ad 1 bis 3 genannten Theile sind zusammen zum Preise von 1,20 *M.*, einzeln zu den auf jedem Hefte verzeichneten Preisen bei den Billetexpeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin käuflich zu beziehen, auch sind die übrigen Billetexpeditionen unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 8. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1562 J)

Vom 1. October cr. n. St. ab tarifirt im rubricirten Verbande der Artikel „Malz“ auf der Deutschen Strecke nicht mehr zum Specialtarif 2 für Getreide etc., sondern zum regulären Specialtarif 1 des Reformtarifs.

Von ebendemselben Tage ab kommen daher für die Transportstrecken vom Schnittpunkt westlich bis zu den Deutschen Endstationen nicht die auf Seite 77/80 in der Col. 1, sondern die auf Seite 65/67 in der Col. 5 befindlichen Schnittsätze zur Anwendung.

Für die Russische Transportstrecke bleiben die Rubelschnittsätze des Specialtarifs 2 für Getreide etc. bestehen. Bromberg, den 10. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1563 J)

Mit dem 16. August d. J. wird im **Preussisch-Sächsischen Verbande** die Nomenclatur des Ausnahmetarifs 1 für Getreide wie folgt abgeändert: Ausnahmetarif 1. Getreide aller Art, als Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais, Kukuruz, Hirse und Buchweizen; auch Hülsenfrüchte, sowie folgende Oelsamen: Baumwollensamen, Dotter, Hanfsamen, Hederich, Leinsamen, Mohnsamen, Raps, Ricinus- oder Castorsaat, Rübsamen, Seesamsaat (Ostindischer Oelsamen). Mühlenfabrikate (Getreidemehl, Spelz- und Griesmehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide). Soweit durch diese Aenderung der Nomenclatur Frachterhöhungen eintreten, finden dieselben erst vom 1. October d. Js. ab Anwendung. Bromberg, den 8. August 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch - Sächsischen Verbandes. (1564 J)

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. October d. J. gelangen folgende neue Tarife zur Einführung:

1. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. und Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen, in welchen gleichzeitig ein directer Verkehr zwischen den nur via Fulda-Giessen und v. v. instradirenden Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. Burghaun, Hünfeld und Neuhof einerseits und Albshausen, Aumenau, Braunfels, Burgsolms, Eschhofen, Fürfurt, Guntersau, Kerkerbach, Kinzenbach, Löhnberg, Runkel, Schafstall, Stockhausen, Villmar und Weilburg andererseits einbezogen wird;
2. der Gütertarif für den Main-Neckar-Oberhessischen Verkehr (incl. des Verkehrs mit Mannheim, Bad. B.).

Durch den ad 1 bezeichneten neuen Tarif werden aufgehoben:

a) der Gütertarif für den Frankfurt-Bebraer-Oberhessischen Verkehr vom 1. December 1877 nebst Nachtrag I bis VI;

b) der Gütertarif für den Nassau-Oberhessischen Verkehr (via Frankfurt a/M.) vom 1. November 1877 nebst Nachtrag I bis III;

c) der Gütertarif für den Hessisch-Rheinisch - Westfälischen Eisenbahn - Verband vom 1. September 1878 nebst Nachtrag I bis XI, jedoch nur insoweit, als er den Güterverkehr zwischen den in dem neuen Tarif enthaltenen Stationen betrifft.

Mit Einführung des ad 2 aufgeführten neuen Gütertarifs werden kraftlos:

a) der Gütertarif für den Main-Neckar-Oberhessischen Verkehr vom 1. December 1877 nebst Nachtrag I bis III;

b) die Gütertarifhefte No. 1 und 4 des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1881 bezw. 1. März 1882, soweit dieselben Tarifsätze zwischen der Station Hungen der Oberhessischen Bahn und den Stationen Heidelberg (Main-Neckar-Bahn) und Mannheim (Badische Bahn) enthalten.

Gleichzeitig mit der Einführung dieser neuen Gütertarife tritt ein neuer Vieh- etc. Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. und der Oberhessischen Eisenbahn und zwischen den oben unter 1 namhaft gemachten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. unter sich in Kraft, durch welchen

a) der Vieh- etc. Tarif für den Frankfurt - Bebra - Oberhessischen Verkehr vom 1. Juni 1880 nebst Nachtrag I und II;

b) der Vieh- etc. Tarif für den Nassau-Oberhessischen Verkehr vom 1. Juni 1880 nebst Nachtrag I und II;

c) der Vieh- etc. Tarif für den Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1880, soweit derselbe sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen bezieht, auf welchen der neue Tarif Anwendung findet,

zur Aufhebung gelangen.

Die neuen Gütertarife bringen vielfach Frachtermässigungen mit sich, enthalten jedoch auch theilweise gering erhöhte Frachtsätze.

Bis zum Erscheinen der Tarife, welche vom 15. September ab bei sämmtlichen Verbandsstationen eingesehen werden können und daselbst käuflich zu erhalten sind, wird von dem Tarifbureau der unterzeichneten Grossherzoglichen Direction jede gewünschte Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilt. Giessen, den 12. August 1882. Namens sämmtlicher betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen. (1565)

Böhmisch-Schweizerischer und -Vorarlberger Güterverkehr via Lindau. Für den Transport von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Mahlproducten und Oelsaaten, sowie von gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Westbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Franz-Josefbahn, der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), der Rakonic - Protiviner Staatsbahn und der Station Olmütz der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, der Aargauischen Südbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Westschweizerischen Bahnen, der Jura-Bern-Luzern Bahn, der Vorarlberger Bahn und der Vereinigten Schweizerbahnen gelangt mit 1. August 1882 ein neuer Tarif zur Einführung.

Mit demselben Tage tritt der gleichnamige Tarif vom 1. November 1879 ausser Wirksamkeit. Prag, im Juli 1882. Die Betriebsdirection der K. K. priv. Böhmischen Westbahn im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1566)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 64. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 8.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. August 1882.

Die Bekanntmachung wegen der Preis-Vertheilung für die letzte Prämiirungs-Periode befindet sich auf S. 844.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protocoll

der in Breslau am 31. Juli und 1. August 1882 abgehaltenen **Generalversammlung** des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

(Schluss.)

Fortgesetzt am 1. August 1882.

Das Protocoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und genehmigt. Man tritt in die Tagesordnung ein.

XIV. der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg auf Ergänzung des § 3 des Vereins-Wagenregulativs mit Bezug auf die Rückbeförderung resp. Wiederbeladung der in den Wagenpark der Eisenbahnverwaltungen eingestellten Privatwagen und Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover, betreffend Massregeln zur beschleunigten Rücksendung derartiger Wagen.

Die Commission — deren Ansicht durch Herrn Kaiserlichen Rath Kutilek (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) zum Ausdruck gebracht wird — hält zwar die Anschreibung von Firma und Wohnort des Eigenthümers an die Wagen (falls letztere Privatwagen sind) für unbedenklich, indessen nicht für zulässig, zu Gunsten derartiger Specialwagen, mögen dieselben Eigenthum von Privaten oder der Eisenbahnverwaltungen sein, eine Verpflichtung der entladenden Verwaltungen zur sofortigen Rücksendung resp. eine Erweiterung der im Regulativ vorgesehenen Bestimmungen über die Benutzung der Wagen auf dem Rückwege auszusprechen, und empfiehlt aus diesen Gründen Ablehnung der vorliegenden Anträge.

Die Generalversammlung tritt der Auffassung der Commission bei.

XV. der Tagesordnung. Antrag der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, betreffend Miethefreiheit für den Leertransport der zu bestimmten Transporten besonders eingerichteten Wagen.

Auf ein mündliches Referat wird verzichtet.

In der eröffneten Discussion wird von Herrn Ministerialrath v. Tolnay (Ungarische Staatsbahn) bemerkt, dass die Frage zwar keine actuelle Wichtigkeit habe, dass aber mit der zunehmenden Vermehrung der sogenannten Specialwagen die Miethezahlung für die transportirenden Verwaltungen zu einer drückenden Verpflichtung werden könne. Er bittet deshalb, die Anträge seiner Verwaltung in nähere Erwägung nehmen zu wollen.

Nachdem Herr Finanzrath Dopffel (Württembergische Staatsbahn) als Commissionsreferent das auf Ablehnung des Antrages der Ungarischen Staatsbahn gerichtete Commissionsvotum vertheidigt und Herr General-Directionsrath Petri (Bayerische Staatsbahn) sowie Herr Directionsrath Lavale (Pfälzische Bahnen) sich in gleichem Sinne ausgesprochen hatten, befürwortet Herr Ministerialrath v. Tolnay nochmals die Anträge seiner Verwaltung und es wird in der weiteren Discussion, an welcher sich noch andere Redner betheiligen, von Herrn Ober- und Geheimen Regierungsrath Dieck (Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M.) bemerkt, dass in neuerer Zeit die Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltungen Privatwagen nur unter der Bedingung in ihren Wagenpark einstellten, dass die Eigenthümer auf Miethezahlung verzichten, eine Bedingung, welche geeignet erscheine, der übergrossen Vermehrung derartiger Wagen entgegen zu wirken.

Die Discussion wird geschlossen und die Versammlung stimmt dem Commissionsvotum zu.

XVI. der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg, betreffend Abänderung des Begleitschein-Formulars zu § 19 des Vereins-Wagenregulativs.

Herr Regierungsrath Menz (Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg) befürwortet die Annahme des in dem Commissionsberichte abgedruckten Begleitschein-Formulars, welches von dem bisherigen Formulare materiell nur durch die Vervollständigung der Abstempelung und den Zusatz des Vordruckes zur Eintragung des Stationsnamens in der Ueberschrift, formell nur durch eine theilweise andere Gruppirung des Textes abweiche.

Der Antrag der Commission mit dem vorgelegten Begleitschein-Formulare wird angenommen.

XVII. der Tagesordnung. Anträge der Verwaltungen der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Ungarischen Staatsbahn, betreffend die Abänderung resp. Ergänzung der §§ 17, 19 und 25 des Vereins-Wagenregulativs.

Die Anträge der Ungarischen Staatsbahn sind inzwischen zurückgezogen worden (cfr. Circularschreiben der geschäftsführenden Direction vom 14. Juli cr. No. 2915), es handelt sich somit nur noch um den Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn bezw. um die Commissionsanträge, welche dahin gehen,

1. im § 19 Alinea 6 des Vereins-Wagenregulativs die Worte „und feste Schlösser" zu streichen;
2. zu § 25 Alinea 1 sub d folgenden Zusatz aufzunehmen: „dagegen wird für Verlust wie Beschädigung von Vorhängeschlössern, mögen dieselben lose oder durch Kettchen am Wagen befestigt sein, nicht gehaftet.

und durch Herrn Ober-Regierungsrath v. Guérard (Elsass-Lothringische Eisenbahnen) in mündlichem Vortrage näher motivirt werden.

Eine Discussion findet nicht statt; es werden in gesonderter Abstimmung die Anträge der Commission angenommen.

XVIII. der Tagesordnung. Antrag der Direction der Prinz Heinrich-Bahn auf Abänderung der Bestimmung in § 25 Alinea 1 sub d des Vereins-Wagenregulativs.

Der Antrag ist zurückgezogen worden, wovon die Vereinsverwaltungen durch Circularschreiben der geschäftsführenden Direction vom 7. Juli cr. No. 2810 Kenntniss erhalten haben.

XIX. der Tagesordnung. Beschlussnahme über den Entwurf der neuen technischen Vereinbarungen.

Herr Ministerialrath v. Tolnay (Ungarische Staatsbahn) beantragt, dem vorliegenden Entwurfe der technischen Vereinbarungen mit den von der Technikerversammlung vorgenommenen

Aenderungen die Genehmigung zu ertheilen und zu § 137 (Alinea 3 zweiter Satz) des Entwurfs in Uebereinstimmung mit dem Votum der Technikerversammlung zu declariren,

dass die hier der technischen Commission vorbehaltene Beschlussnahme keine endgültige sein soll, dass vielmehr die bezüglichen Commissionsbeschlüsse nur unter der Voraussetzung perfect werden, dass ihnen binnen 8 Wochen nach ihrer Mittheilung an die Vereinsverwaltungen nicht von einem Zehntel sämmtlicher im Vereine vertretenen Stimmen widersprochen worden ist.

Die Generalversammlung beschliesst den Anträgen gemäss.

XX. der Tagesordnung. Anträge verschiedener Vereinsverwaltungen auf Streichung des Schlusssatzes in § 13 sub a Alinea 5 der obligatorischen Bestimmungen über die Verladung von Brettern etc.

Ueber die Commissionsanträge referirt Herr Präsident Thielen (Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld).

Dieselben gehen dahin,

a) die vorliegenden, auf Streichung der seitwärts bezeichneten Bestimmung gerichteten Anträge abzulehnen,
b) die in dem Schlusssatze des Alinea 5 sub litt. a im § 13 der „obligatorischen Bestimmungen über die Verladung von Brettern etc." enthaltene Vorschrift durch einen Zusatz dahingehend zu ergänzen, dass diese Vorschrift nur auf Strecken mit längeren Steigungen von mehr als 2 pCt. (1 : 50) anwendbar ist;
c) zu beschliessen, dass ein Verzeichniss der im Vereinsgebiete vorhandenen Strecken mit längeren Steigungen von mehr als 2 pCt. aufzustellen und den „obligatorischen Bestimmungen" als Anlage beizufügen ist.

Die Anträge der Commission werden ohne Discussion angenommen.

XXI. der Tagesordnung. Antrag der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, betreffend die Abänderung der Nummern 103 und 104 des Verzeichnisses der Normalpreise für Reparaturen an fremden Wagen.

Die Commission beantragt, die Nummern 103 und 104 des Normalpreis-Verzeichnisses zu vereinigen und an deren Stelle zu setzen:

„No. 103 und 104. Seitenwand-, Stirnwand- oder Verschaalungsbrett, Ersatz incl. Anstrich für gedeckte und offene Wagen 2,5 *M*"

Eine Discussion findet nicht statt; die Commissionsanträge werden ohne Widerspruch angenommen.

XXII. der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln, betreffend Schutzmassregeln gegen Entzündung von Baumwolle- und Wollesendungen durch Funken der Locomotive.

Herr Regierungsassessor v. Ysselstein (Königliche Eisenbahndirection — linksrheinische — zu Köln) trägt den Commissionsbericht vor und resumirt die Commissionsanträge dahin, dass folgende Bestimmung getroffen werde:

„Wolle, sowie Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten, in Ballen, gepresst oder ungepresst, dürfen nur in bedecktem Zustande zum Transport zugelassen werden. Im Falle der Verladung auf offenen Wagen müssen die Ballen durch Decken von tadelloser Beschaffenheit vor etwa herabfallenden Funken der Locomotive in der Weise geschützt werden, dass die Ballen von oben her vollständig, an den Seiten aber insoweit gedeckt sind, als die zur völligen oberen Deckung der Sendung nöthigen Decken zufolge ihrer Ausdehnung dies zulassen.

In dieser Weise gedeckte Ladungen dürfen nicht zurückgewiesen werden."

Herr Ober-Regierungsrath Grosch (Main-Neckarbahn) empfiehlt Ablehnung des Commissionsantrages, der letztere wird jedoch angenommen und ferner beschlossen, dass die obige Bestimmung in einem neuen Paragraphen als Abschnitt C hinter § 11 der obligatorischen Bestimmungen über die Verladung von Brettern etc. (Anhang 3 zum Uebereinkommen) Aufnahme finden soll.

XXIII. der Tagesordnung. Ergänzungswahlen für verschiedene Commissionen.

Dem Herrn Vorsitzenden wird heute eine schriftliche Erklärung der Oldenburgischen Staatsbahn überreicht, wonach die letztere mit dem 1. October cr. ihr Mandat als Mitglied der technischen Commission niederlegt. Unter Berücksichtigung dieser Thatsache, sowie einiger von Seiten der Herren Vertreter der Oesterreichisch-Ungarischen Vereinsverwaltungen heute ausgesprochenen Wünsche wird — im Wesentlichen übereinstimmend mit den Vorschlägen der geschäftsführenden Direction — beschlossen, dass an Stelle der ausgeschiedenen bezw. ausscheidenden Verwaltungen eintreten sollen:

1. in die Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs

an Stelle der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft die Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn,

an Stelle der Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt,

an Stelle des Verwaltungsraths der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn die K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien.

2. in die Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs

an Stelle der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft,

an Stelle des Verwaltungsraths der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn die K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien.

3. in die Commission für das Vereins-Wagenregulativ

an Stelle der Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt.

4. in die Commission für technische und Betriebsangelegenheiten

an Stelle der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft,

an Stelle der Oldenburgischen Staatsbahn die Direction der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft (erst vom 1. October cr. ab),

an Stelle der Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt,

an Stelle des Verwaltungsraths der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn die K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien,

an Stelle des K. K. Betriebsverwalters der Kronprinz Rudolfbahn der Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn.

5. in die Commission für Angelegenheiten der Statistik

an Stelle des Verwaltungsraths der K. K. priv. Vorarlberger Bahn der Verwaltungsrath der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn.

6. in die Commission für das Vereinsstatut

an Stelle der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft die Direction der Rechte - Oder - Ufer Eisenbahngesellschaft,

an Stelle des Verwaltungsraths der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn die K. K. Direction für Staatseisenbahn - Betrieb in Wien.

7. in die Commission für die Vereinszeitung

an Stelle der Direction der Berlin - Hamburger Eisenbahngesellschaft die Direction der Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft,

an Stelle des Verwaltungsraths der K. K. priv. Vorarlberger Bahn der K. K. Betriebsverwalter der Erzherzog Albrechtbahn.

XXIV. der Tagesordnung. Mittheilung der geschäftsführenden Direction über die der früheren geschäftsführenden Direction in Betreff der Verwaltung der Vereinscasse ertheilten Decharge.

Von Herrn Director Erler (geschäftsführende Direction) wird Folgendes mitgetheilt:

Mit Rücksicht darauf, dass die bisherige geschäftsführende Direction bereits am 1. Juli cr. ausser Function zu treten hatte, habe sich die ausserordentliche Generalversammlung d. d. Berlin, den 13. Mai cr. damit einverstanden erklärt, dass die neue geschäftsführende Direction die abtretende geschäftsführende Direction dechargire.

Dies sei auf Grund specieller Prüfung und Uebernahme der Bestände und Beläge nach Richtigbefund geschehen.

Die Versammlung nimmt von dieser Mittheilung Kenntniss.

XXV. der Tagesordnung. Bericht des Curatoriums über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

Herr Ober - Regierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection zu Berlin) berichtet über das Resultat der Prüfung der Rechnung.

Auf Antrag des Curatoriums wird der geschäftsführenden Direction einstimmig Decharge ertheilt.

XXVI. der Tagesordnung. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Generalversammlung.

Auf Vorschlag des Herrn Sectionschef v. Czedik, Präsidenten der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien, wird einstimmig beschlossen, dass die nächstjährige ordentliche Generalversammlung

in Wien

stattfinden soll.

Die Zeitbestimmung bleibt statutenmässig der geschäftsführenden Direction überlassen.

Die Verhandlungen sind damit beendet und nachdem die Versammlung dem Herrn Oberpräsidenten von Seydewitz ihren Dank für seine den Verhandlungen gewidmete freundliche Theilnahme durch Erheben von den Sitzen ausgesprochen hat, schliesst der Herr Vorsitzende die Generalversammlung.

Das Protocoll der heutigen Sitzung wird verlesen, genehmigt und vollzogen wie folgt:

Von Seiten der geschäftsführenden Direction:
Simon. Erler. Götting.

Von Seiten der übrigen Herren Abgeordneten:
v. Schamberger. Böhm. Mahla. Zucker. Perner. Grotefend. Breitenbach. v. Tolnay. v. Schmerfeld. Grapow. Gross. v. Czedik. Cerwénka. Steingraber. Jessler. Mastny. Jarsch. Duchek. Becher. Kühnelt. Kohn. Blasovits. Kretschmer. Löw. Grosch. Lavale. Sochor. Zawadil. v. Böhm. Fackh. Ivánka. Geske. Salfeldt. Hessert. v. Träger. v. Guérard. Rock. v. Ysselstein. Kranold. Hermann. Seubert. Ruoff. Petri. Menz. Klingel. A. de Serres. Eger. Liharzik. H. Tellkampf. Dr Reinhard. Altvater. Mirus. Dopffel. Müller. F. W. Wolf. Dietzschold. Froger. Kutilek. Dieck. Lehwald. Wollheim. Rüppell. v. Wolff. Büchner. Bünz. Kohl. Herkerath.

a. u. s.
Martin.

Verzeichniss der Abgeordneten zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

abgehalten zu Breslau am 31. Juli und 1. August 1882.

A. Deutsche Eisenbahnen.

1. Aachen-Jülicher E. Nicht vertreten.
2. Altona-Kieler und Schleswigsche E. Geske, Commerzienrath, Vorsitzender. Tellkampf, Baurath.
3. Badische Staats-E. Klingel, Oberbaurath. Seubert, Ministerialrath. Ruoff, Regierungsassessor.
4. Bayerische Staats-E. v. Schamberger, Königlicher Director. Petri, Königlicher Generaldirections-Rath. Böhm, Königlicher Generaldirections-Rath. Mahla, Königlicher Ober-Maschinenmeister.
5. Königliche Eisenbahndirection zu Berlin. Kranold, Ober-Regierungsrath. Rock, Regierungs- und Baurath.
6. Berlin-Anhaltische E. Siegert, Geh. Ober-Baurath.
7. Berlin-Görlitzer E. Hartnack, Geh. Regierungsrath.
8. Berlin-Hamburger E. Simon, Geh. Regierungsrath. Erler, Director. Götting, Director.
9. Braunschweigische E. Wolf, Geh. Finanzrath.
10. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. Dr. Glauer, Director, Vorsitzender. Schmidt, Appellationsgerichts-Rath, Director. Kletke, Gerichtsassessor a. D., Director. Blauel, Maschinendirector, Directionsmitglied. Wernich, Baudirector, Directionsmitglied.
11. Breslau-Warschauer E. Fischer, Eisenbahndirector.
12. Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg. Menz, Regierungsrath.
13. Crefelder E. Nicht vertreten.
14. Dortmund-Gronau-Enscheder E. Nicht vertreten.
15. Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld. Thielen, Eisenbahndirections-Präsident.
16. Elsass-Lothringische Reichs-E. von Guérard, Ober-Regierungsrath.
17. Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt. Nicht vertreten.
18. Eutin-Lübecker E. v. Warnstedt, Regierungsrath.
19. Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. Dieck, Ober- und Geh. Regierungsrath. Lehwald, Regierungs- und Baurath.
20. Halberstadt-Blankenburger E. Nicht vertreten.
21. Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. v. Schmerfeld, Eisenbahndirections-Präsident. Rampoldt, Regierungs- und Baurath.
22. Hessische Ludwigsbahn. Dr. Reinhard, Geh. Regierungsrath.
23. Holsteinische Marschb. Bünz, vorsitzender Director.
24. Kiel-Eckernförde-Flensburger E. Wird durch die Altona-Kieler E. vertreten.
25. Kirchheimer E. Nicht vertreten.
26. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln. Rüppell, Regierungs- und Baurath.
27. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln. v. Ysselstein, Regierungsassessor.
28. Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth.) L. Münch, Vorstandsdirector.
29. Lübeck-Büchener E. Wird durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn vertreten.
30. Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg. Hermann, Eisenbahndirector.
31. Main-Neckarbahn. Grosch, Ober-Regierungsrath.
32. Marienburg-Mlawkaer E. Nicht vertreten.
33. Mecklenburgische Friedrich-Franz E. Wird durch die Berlin-Hamburger E. vertreten.
34. Militär-Eisenbahn. Nicht vertreten.
35. Nordhausen-Erfurter E. Salfeldt, vorsitzender Director.
36. Oberhessische E. Altvater, Director.
37. Oberschlesische E. Grotefend, Oberbau- und Geh. Regierungsrath. Breitenbach, Regierungsassessor.
38. Oels-Gnesener E. Grapow, Regierungs- und Baurath.
39. Oldenburgische Staats-E. Ramsauer, Ober-Regierungsrath.
40. Ostpreussische Südbahn. v. Alvensleben, Mitglied des Verwaltungsraths. Kratz, Betriebsdirector.
41. Pfälzische E. Lavale, Directionsrath. Hessert, Directionsrath.
42. Posen-Creuzburger E. Guttmann, Regierungsrath, Vorsitzender.
43. Rechte-Oder-Ufer E. Grapow, Geh. Regierungsrath. v. Ruffer, Geh. Commerzienrath. Giehne, Regierungsrath. Winterstein, Regierungs- und Baurath. Friedländer, Stadtrichter a. D. Beyer, Directionsmitglied.
44. Saal-Eisenbahn. Mirus, Präsident.
45. Sächsische Staats-E. Otto Edler von der Planitz, Finanzrath. Louis Müller, Finanzrath.
46. Tilsit-Insterburger E. Korn, Oberbürgermeister. Talke, Betriebsdirector.
47. Unter-Elbesche E. Zu erscheinen verhindert.
48. Weimar-Geraer E. Kohl, Baurath, Director.
49. Werra-E. Büchner, Ober-Baurath, Director.
50. Westholsteinische E. Wollheim de Fonseca, Baurath, ausführender Director.
51. Württembergische Staats-E. v. Böhm, Präsident. Dopffel, Finanzrath.

B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

52. Alföld-Fiumaner E. (Grosswardein-Essegg.) Wird durch die Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen vertreten.
53. Arad-Körösvölgyer E. Nicht vertreten.
54. Arad-Temesvarer E. Carl v. Blasovitz, Directionsmitglied.
55. Aussig-Teplitzer E. Franz Cerwénka, Oberinspector.
56. Battaszek-Dombovar-Zakanyer (Donau-Drau) Eisenbahn. Zucker, Oberinspector.
57. Böhmische Nordbahn. Löw, Director (identisch mit No. 81).
58. Böhmische Westbahn. v. Jarsch, K. K. Regierungsrath, Generalinspector und Betriebsdirector. Franz Duchek, Oberinspector.
59. Buschtêhrader E. Wilhelm Kretschmer, Generaldirector.
60. Dux-Bodenbacher E. Pechar, Director.
61. Erzherzog Albrechtbahn. Dr. Franz Liharzik, Kaiserlicher Rath, Betriebsverwalter-Stellvertreter und Generalsecretär.
62. Fünfkirchen-Barcser E. Wird durch die Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen vertreten.
63. Galizische Carl-Ludwigbahn. Dr. Eduard Sochor, K. K. Hofrath, Generaldirector. Zawadil, Oberingenieur.
64. Graz-Köflacher E. Nicht vertreten.
65. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Gustav Kutilek, Kaiserlicher Rath, Centralinspector. Robert Dietzschold, Centralinspector.
66. Kaiser Franz-Josefbahn. Becher, Oberinspector.
67. Kaschau-Oderberger E. Seidl, Inspector.
68. Lemberg-Czernowitz-Jassy E. Anton P. Kühnelt, K. K. Regierungsrath, Generalsecretär.
69. Mährische Grenzbahn. Nicht vertreten.
70. Mährisch-Schlesische Centralbahn. Nicht vertreten.
71. Mohacs-Fünfkirchener E. Karl Kellemfy, Betriebsleiter.
72. Oesterreichische Nordwestbahn. Dr. G. R. Gross, K. K. Hofrath, Generaldirector.
73. Oesterreichische Staats-E. A. W. de Serres, Vicepräses des Directoriums. F. J. Kohn, Oberinspector.
74. K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien. v. Czedik, K. K. Sectionschef, Präsident der K. K. Direction. Sigmund Steingraber, Regierungsrath und Directionsrath.
75. Pilsen-Priesen (Komotau). Karl Jessler, Verwaltungsrath. Karl Klaudy, Kaiserlicher Rath, Director.
76. Prag-Duxer E. J. Mastny, Secretär des Verwaltungsraths und der Direction.
77. Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. Nicht vertreten.
78. I. Siebenbürger E. Alfred v. Kanovics, Director-Stellvertreter.
79. Südbahn, Oesterreichische. von Träger, Kaiserlicher Rath, Generalsecretär-Stellvertreter.

80. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Dr. A. Eger, Generaldirections-Secretär.
81. Turnau-Kralup-Prager E. Löw, Director (identisch mit No. 57).
82. I. Ungarisch-Galizische E. Wird durch die Erzherzog Albrechtbahn vertreten.
83. Ungarische Nordostbahn. Emerich v. Ivánka, Generaldirector.
84. Ungarische Staats-E. L. v. Tolnay, Ministerialrath, Director. J. Perner, Oberingenieur.
85. Ungarische Westbahn. v. Fackh, Generaldirector.
86. Wien-Aspang. Nicht vertreten.

C. Luxemburgische Eisenbahnen.

87. Prinz Heinrich-E. Léotard, Directionsinspector. Wagner, Ingenieur.

D. Andere Vereinsbahnen.

88. Chimay-E. Eugène M. O. Dognée, Administrator.
89. Grand Central Belge-E. Nicht vertreten.
90. Holländische E. van den Wall Bake, Betriebsdirector. Froger, Ober-Güterinspector.
91. Lüttich-Mastrichter E. Nicht vertreten.
92. Niederländische Centralbahn. Dr. jur. D. J. C. van Lennep, Generaldirector.
93. Niederländische Rhein-E. A. Herkerath, Directionsrath.
94. Niederländische Staats-E. Dr. J. C. M. van Riemsdyk, Abtheilungsvorstand des allgemeinen Dienstes.
95. Niederländische Süd-Ostbahn. Nicht vertreten.
96. Nordbrabant-Deutsche E. Nicht vertreten.
97. Rumänische Staatseisenbahnen. Zu erscheinen verhindert.
98. Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger E. v. Wolff, Oberreferent.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 14. August 1882. (Ministerwechsel. Bonificationsausweise. Schlachtviehtransport. Reblausvorsicht. Böhmische Kohle. Jaroslau-Sokal. Weintarifirung. Berlin und Wien. Kisujszállás-Deváványa. Dalmatiner Staatsbahn. Kohn's Jahrbuch. Deés-Besztercze. Niederösterreichische Staatsbahnen. Leobersdorf-Ebenfurt. Bremsenzahl. Börsennotiz.)

Im Ungarischen Communicationsministerium ist eine Krisis eingetreten. Minister Ordódy und Staatssecretär Hieronymi haben ihre Demission überreicht. Meinungsdifferenzen mit dem Finanzminister, welcher dem Privatbahnsystem noch verschiedene Concessionen machen zu müssen glaubte, und ganz ungegründete Corruptionsverdächtigungen ihrer Organe im Parlament liessen dies voraussehen. Die Verdienste beider Staatsmänner finden bei allen Parteien ungetheilte Anerkennung. Ordódy hat, der „N. Fr. Pr.“ zufolge, die „nationale“ Verkehrspolitik in weniger unangenehmen Formen betrieben als sein Vorgänger, und er hat damit während der 2 Jahre seiner Wirksamkeit auf dem ihm bis dahin ganz fremden Gebiete gewiss Erfolg erzielt. Der Verstaatlichung der Theissbahn, dem Baue der Eisenbahn Pest-Semlin und dem Ankaufe der Linie Agram-Karlstadt hat sich unter seinem Regime die Gründung der Seeschifffahrt-Gesellschaft „Adria“ und der Bau der Eisenbahn Ofen-Fünfkirchen angeschlossen — zwei Momemte, welche für die Entwickelung der nach Fiume gravitirenden Ungarischen Verkehrspolitik von entscheidender Bedeutung sind. Er hat anstatt des früheren Kampfes gegen die grossen gemeinsamen Transportgesellschaften den Weg geschäftlicher Transaction gewählt und auch dadurch für Ungarn grosse Vortheile erzielt. Die Errichtung der selbstständigen Betriebsdirectionen in Pest seitens der Oesterreichischen Staatsbahn, der Südbahn und der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft sind vom Ungarischen Standpunkte entschieden als Erfolge zu bezeichnen. Die letzteren erreichten ihren Höhepunkt in dem bekannten Vertrage über die dualistische Gestaltung der Oesterreichischen Staatsbahn. Hieronymi ist ein eminenter Fachmann, dessen colossale Arbeitskraft und jedem Europäischen Cabinet zur Zierde gereichende Arbeitsfähigkeit diese Erfolge vorbereitet hat und verwirklichen half. Ueber die Nachfolger Beider sind verschiedene Gerüchte im Umlaufe, unter welchen auch die Auflösung des Communicationsministeriums und dessen Vereinigung mit dem Handelsministerium zu verzeichnen ist.

Rücksichtlich der monatlichen Bonificationsausweise über ertheilte Refactien wurde von der Oesterreichischen Generalinspection entschieden, dass, im Falle die Perfectionirung des betreffenden Refactienvertrages derart hinausgeschoben werden müsste, dass die Publication einer solchen Refactie nicht mehr in demselben Monate erfolgen könnte, in welchem die Genehmigung der genannten Behörde ausgesprochen wurde, insolange diese Hindernisse bestehen, im Texte der die Bonificationsausweise begleitenden Eingabe von Monat zu Monat kurz anzugeben ist, aus welchem Grunde die genehmigten Refactien nicht publicirt wurden.

In Angelegenheit des Wiener Schlachtviehmarktes wurde anlässlich einer beim K. K. Ackerbauministerium abgehaltenen commissionellen Berathung das häufige Verschieben der Waggons bei Viehtransporten als für die Thiere schädlich hervorgehoben, indem dieselben in solchen Fällen andauernd den heftigsten Stössen ausgesetzt werden. In Folge dessen haben die Bahnverwaltungen angeordnet, derlei Verschiebungen auf das Minimum zu beschränken und mit der grösstmöglichsten Vorsicht vorzunehmen.

Zur Hintanhaltung der Ueberfüllung von Viehwagen durch die Versender hat das K. K. Handelsministerium die schon im Jahre 1881 getroffene Anordnung in Erinnerung gebracht, dass rücksichtlich des Grosshornviehes die Maximalzahl der in einem gewöhnlichen 4rädrigen Kastenwagen von 10 000 kg Tragfähigkeit zu verladenden Thiere mit 9 Stück festgesetzt ist, wogegen sich bei anderen Thieren die Verladeanzahl nach deren Qualität und Race richten muss. Es wird dabei bemerkt, dass eine solche Beschränkung in Ungarn nicht existirt.

Zur Verhinderung der Einschleppung der Reblaus wurden die K. K. Grenz-Zollämter schon im Frühjahr angewiesen, Sendungen lebender Pflanzen nur in dem Falle zollamtlich abzufertigen, wenn dieselben mit einer Bescheinigung im Sinne des Artikel III Absatz 1 der internationalen Phylloxera-Convention vom 17. September 1878 und ausserdem auch mit einer speciellen Einfuhrbewilligung des K. K. Ackerbau-Ministeriums gedeckt sind. Weiter wurde angeordnet, dass auch der Verkehr mit den anderen im Artikel II Absatz 1 obiger Convention angeführten Gegenständen, deren Einfuhr weder von der Beibringung eines Certificates, noch von einer besonderen Bewilligung des Ackerbau-Ministeriums abhängig ist, nämlich: Traubenkerne, abgeschnittenen Blumen, Gemüse, Samen aller Art und Früchten, streng überwacht werden soll und dass die zollamtliche innere Untersuchung aller Waaren ähnlicher Gattung bei deren Einfuhr mit besonderer Genauigkeit gepflogen werde, damit nicht etwa von der Einfuhr gänzlich oder bedingungsweise ausgeschlossene Gegenstände, vor Allem aber nicht Reben, Rebholz oder Reblaub eingebracht werden.

Die Stein- und Braunkohle Böhmens erobert sich ein immer weiteres Absatzgebiet. Nicht unbeträchtliche Mengen Stein- und Braunkohle werden auf der Franz-Josefbahn ab Pilsen via Budweis nach Oberösterreich und auch via Nussdorf über die Donau-Uferbahn befördert. Der Kohlentransport ist auf der genannten Bahn in einer fast ununterbrochen fortschreitenden Entwickelung. Während im Jahre 1871 auf ihren Linien 36 199 t Stein- und 74 t Braunkohle transportirt wurden, betrug das beförderte Quantum im Jahre 1881 457 426 t (328 277 t Stein- und 129 148 t Braunkohle). Durch die Localbahn Nezvestic-Miröschau wird nun die Franz-Josefbahn in directe Schienenverbindung mit einem der bedeutendsten Kohlenwerke des Pilsener Beckens gesetzt.

Den Bau der Linie Jaroslau-Sokal hat die Galizische Carl-Ludwig-Bahnverwaltung dem Baron Schwarz und Consorten vergeben, deren Offerte sich mit der Bausumme von annähernd 1,9 Millionen Gulden als das annehmbarste präsentirte. Die Bauausführung der genannten Linie befindet sich sohin in denselben Händen, wie jene der grossen Transversalbahn, was jedoch kein Zufall ist, denn die Bau-Ersteher der letzteren, welche ohnehin einen grossen technischen Apparat in Galizien aufrichten müssen, können die Ausführung der neuen Seitenlinie der Carl-Ludwig-Bahn „mitnehmen“ und dieselbe bequemer und mit geringeren Mitteln bewerkstelligen, als andere Bauunternehmer, welche Jaroslau-Sokal als „Bauobject an sich“ acquiriren würden.

Der Club der Wiener Weinhändler hat dem Handelsministerium folgende Wünsche hinsichtlich der Tarifirung und Behandlung des Artikels Wein im Eisenbahnverkehre vorgelegt, und zwar: 1. Die Gewährung einheitlicher Refactien für Weintransporte im directen Verkehre, wobei eine scalamässige Bonification für Minimalquantitäten von 50 zu 50 t platzzugreifen hätte; 2. Einführung ermässigter Frachtsätze für Weintransporte im directen Verkehre mit Deutschland, wobei die im directen Verkehre mit Frankreich und der Schweiz bereits bestehenden Begünstigungen als Basis zu dienen hätten; 3. permanente Normirung des Zeitraumes vom 15. December bis 1. März als Giltigkeitsdauer der periodischen Concurrenztarife gegen die Donau-Dampfschifffahrt; 4. Erhöhung der lagerzinsfreien Zeit für Wein auf mindestens fünf Tage; endlich 5. die Erstellung einheitlicher ermässigter Specialtarife für den Transport von leeren Fässern überhaupt (also auch neuer), insofern dieselben zur Aufnahme von Weintransporten von oder nach Wien bestimmt sind.

Ueber die Communicationsmittel in Wien und Berlin hat der Director des Oesterreichischen Museums Hofrath Eitelberger eine interessante Broschüre veröffentlicht, welche des Lobes der Berliner Stadtbahn voll ist und die bezüglichen Wiener Zustände wie folgt geisselt: Das grossartig entwickelte Communicationssystem in Berlin hat auf mich einen grossen Eindruck gemacht, zudem ich von allen Seiten hörte, dass es Allen und Jedem die grössten Vortheile bringt. In Wien aber stösst es auf Schwierig-

keiten aller Art. In Wien sind die Competenzen so complicirt, durch die Autonomie der Vororte, wo jeder Vorort einen Bürgermeister und einen selbstverständlich nur parlamentarisch zu regierenden Gemeinderath zur Seite hat; jeder höhere Bezirksbeamte hat über die wichtigsten Baulinien seines Bezirkes ein entscheidendes Votum. Jeder Baumeister hält sich für einen Architecten, jeder Baubeamte in einer Statthalterei ist eine Autorität, und schliesslich entscheidet im Ministerium ein Beamter, der seine Jura vielleicht mit Erfolg absolvirt hat, aber im Baufache im besten Falle ein enthusiastischer Dilettant oder wohlwollender Autodidact ist. (Das ist nicht richtig, denn über Baufragen entscheidet der Minister erst über das Votum seiner technischen Capacitäten und der Direction für K. K. Staatsbahnen. Anm. des Referenten.) Sind diese Vorverhandlungen geordnet, so schreitet der Landtag ein, und schliesslich muss die Frage an den Reichsrath gelangen, wo bekanntlich die Einmüthigkeit und künstlerische Einsicht erst recht nicht zu Hause ist, denn es sitzen in den beiden Körperschaften nur wenige Fachmänner von unzweifelhafter Autorität im Bauwesen.

Wegen des Ausbaues der Eisenbahn Kisujszállás - Turkeve-Dévaványa wurde in einer Conferenz mit Rücksicht darauf, dass die Landes-Eisenbahnbank die Bahn bis zur Hälfte der Baukosten ausbaut, beschlossen, dass die Interessenten die zweite Hälfte der Kosten zum Baue beitragen. Die Aufnahme des erwähnten Bahnprojectes rührt daher, dass die von Kisujszállás über Kenderes und Kun-Hegyes gegen Abád projectirte Eisenbahnlinie, für welche die Vorarbeiten noch im Jahre 1872 beendet wurden, demnächst ausgebaut werden soll, und da Hoffnung vorhanden ist, dass diese Linie in der Nähe der Stadt Turkeve fortgesetzt bis zur Arader Linie ausgebaut wird, würde dadurch die Kaschau-Oderberger mit der Arader Eisenbahn in der geradesten Richtung und mit einer sehr fruchtbaren Gegend des Alföld verbunden.

Die Betriebseinnahmen der Dalmatiner Staatsbahnen betrugen nach dem Rechenschaftsberichte i. J. 1881 nach Abzug der Refactien und sonstiger Rückvergütungen 79 419 fl. Die Transporteinnahmen haben sich im Jahre 1881 um 1 795 fl. erhöht, während die anderweitigen Einnahmen sich um 2 545 fl. verminderten. Die gesammten Betriebseinnahmen weisen somit ein Minus von 750 fl. aus. Die Mehreinnahme beim Transportverkehre rührt aus den gesteigerten Kohlentransporten. Die Betriebsausgaben betrugen im abgelaufenen Jahre 151 986 fl. gegen 181 340 fl. im Vorjahre und 159 661 fl. im Jahre 1879. Die gesammten Materialvorräthe repräsentirten mit Schluss des Jahres 1881 einen Werth von 142 262 fl. Das Betriebsjahr 1881 stellt sich bei der grössten Nettobeförderung als das billigste seit der Betriebseröffnung dar. Stellt man den ordentlichen Einnahmen per 79 419 fl. die ordentlichen Ausgaben per 191 337 fl. gegenüber, so ergiebt sich ein Betriebskosten-Abgang von 111 918 fl.

Nach dem kürzlich erschienenen „Eisenbahn-Jahrbuche der Oesterreichisch - Ungarischen Monarchie" von Ignaz Kohn (Erste Abtheilung des 15. Jahrgang pro 1881) wurden im vorigen Jahre in Oesterreich-Ungarn 15 neue Betriebslinien — durchwegs Localbahnen — in der Ausdehnung von 429,66 km dem allgemeinen Verkehre übergeben. Ende 1881 waren im Betriebe 18 895,1 km, davon in den Oesterreichischen Kronländern 11 680,9, in den Ungarischen 7 214,2 km. Im Baue waren 2 002 km, davon 971,5 km in der diesseitigen, 1 030,5 km in der jenseitigen Reichshälfte. Im Jahre 1881 wurden im Ganzen 28 Linien mit 1 510 km gesichert, wovon 1 271 km Ende 1881 noch im Baue waren. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern allein wurden 1881 im Ganzen 920 km sichergestellt. Nach dem Erscheinen der 2. Abtheilung werden wir dieses ausgezeichnete Sammelwerk auch im Hinblicke auf das Jahrbuch der Ungarischen Bahnen des Secretärs Vöres im Communicationsministerium ausführlich besprechen.

Im Interesse des Zustandekommens der Eisenbahnlinie Deés-Besztercze wurde in einer Conferenz der von der Direction der Szamosthalbahn ausgearbeitete detaillirte Vorschlag vorgelesen, dem zu Folge diese Linie auf dem linken Ufer der grossen Szamos projectirt wird. Die Linie auf dem rechten Ufer würde wohl bevölkertere Ortschaften berühren, doch würde dieselbe 200 000 fl. mehr in Anspruch nehmen. Der Ausbau der ganzen Eisenbahnlinie würde nach dem Kostenvoranschlage ca. 3 000 000 fl. kosten. Es wurde auch der Antrag gestellt: es mögen die Projectanten der Linie Marosludas-Besztercze und andererseits jene der Linie Deés-Besztercze aufhören mit einander zu concurriren und sich in der Weise vergleichen, dass die Projectanten der Deés-Bescterczer Linie nur bis Kerlés ausbauen, während die Linie von Kerlés bis Besztercze jene Unternehmung bauen sollte, welche ihre Linie bis Kerlés früher fertig stellt. Dieser Antrag fand bei den Projectanten der Eisenbahn Deés-Bestercze lebhaften Widerspruch und wurde auch verworfen. Es wurde der Bau dieser Eisenbahn beschlossen und zur Sammlung von Subscriptionen auf Actien ein Comité aus 8 Mitgliedern gewählt.

Auf den Niederösterreichischen Staatsbahnen ist eine lebhafte Zunahme des Personenverkehrs zu verzeichnen. Ohne Zweifel übt die günstige Fahrordnung eine Anziehungskraft auf das Publikum aus dazu kommt die Erleichterung des Verkaufs von Fahrkarten durch die Zugführer. Zur Hebung des Transports von Eilgütern wurde gestattet, dass bei den Secundärzügen mit 4 bis 7 eigenen Wagen ausser den combinirten Post- und Conducteurwagen kein Sicherheitswagen hinter der Maschine eingestellt zu werden braucht.

Gegen die Concessionirung der Linie Leobersdorf-Ebenfurt lässt sich die „N. Fr. Pr." wie folgt vernehmen: Wir sind im heftigsten Kampfe gegen die aggressive Eisenbahnpolitik Ungarns begriffen. Triest soll gegen Fiume vertheidigt werden, Donau und Elbe werden gegen die Ungarischen Monopoltendenzen aufgeboten, alle Oesterreichischen Eisenbahnen arbeiten naturgemäss mit dem höchsten Kraftaufwande gegen die Bestrebungen, welche den grossen Durchzugsverkehr vom Centrum des Reiches ablenken sollen. Und die Oesterreichische Regierung sollte in diesem Kampfe fehlen? Sie würde nun den Ungarn selbst ein Ausfallthor öffnen, durch welches sie die Oesterreichische Hauptstadt umgehen können. Die Linie Leobersdorf-Ebenfurt ist seit jeher das Ziel der Wünsche Ungarns, denn sie schafft ihm den grossen Transitweg nach Westen, welcher von Pest bis an den Bodensee führt, ohne Wien zu berühren. Im Oesterreichischen Handelsministerium hat man auch stets die Concession für Leobersdorf-Ebenfurt als das werthvollste Compensationsobject gegenüber Ungarn betrachtet. Und nun werden plötzlich alle Einleitungen zum Bau getroffen, ohne dass von den Compensationen auch nur die Rede ist. Soll denn bei dem heutigen verkehrspolitischen Verhältnisse der beiden Reichshälften diese Concession überhaupt ertheilt werden? Welches Oesterreichische Interesse nöthigt die Regierung, einen so schweren tactischen Fehler zu begehen? Wir hoffen zuversichtlich, dass Baron Pino sich noch eines Besseren besinnen und die definitive Concession für die Linie Leobersdorf-Ebenfurt nicht ertheilen wird.

Die Anzahl der Bremsen bei Eisenbahnzügen wird in No. 28 und 29 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" vom 9. und 16. v. M. insofern besprochen, als die diesfälligen, für Personen- und Lastzüge nach Neigungsgruppen schematisirten Bestimmungen des § 187 der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit der Motivirung perhorrescirt werden, dass die Trennung der Züge in Personen- und Lastzüge mit Rücksicht auf die unter diese Ausdrücke fallenden enormen Geschwindigkeitsdifferenzen den für die Anzahl Bremsen im quadratischen Verhältnisse massgebenden Zugsgeschwindigkeiten — und das Zusammenfassen der Neigungen in nur 6 Gruppen den Verkehrs- und Anlageverhältnissen der einzelnen Bahnen nur unvollkommen Rechnung trägt.

Es wird die Berechnung der nothwendigen Bremsenzahl für jeden einzelnen Zug unter Zugrundelegung von dessen factischer Geschwindigkeit und der factischen Neigungsverhältnisse der von ihm zu befahrenden Strecke beantragt und gefordert, dass die so ermittelte Bremsenzahl in den Fahrordnungs-Büchern bei jedem einzelnen Zuge für die Hauptstrecken angegeben werde.

Die Art der Berechnung ist detaillirt durchgeführt und erscheinen deren Resultate in einer beigegebenen Tabelle für sich und auch im Vergleiche mit Bestimmungen des § 187 der technischen Vereinbarungen graphisch dargestellt.

Dieser Artikel verdient Beachtung, da im Verlauf desselben und in dem zuletzt erwähnten Graphicon grelle Differenzen zwischen der nach § 187 schematisch geforderten und der auf Grund der thatsächlichen Verhältnisse als nothwendig berechneten Bremsenanzahl nachgewiesen werden.

Die Vorliebe der Speculation für Bahnen hat sich trotz der Depression der Börse in Folge des angeblich ungünstigen Semestralausweises der Creditanstalt unter manchen Rückfällen behauptet. Es waren diese Woche schwächer: speciell Elisabeth-Werthe um 1—1½ fl., dagegen Lupkower (welche gegen die vorjährigen ersten 7 Monate ein Plus von mehr als 100 000 fl. ausweisen und Ende d. M. bereits aus dem Deficit sein dürften) und Kaschauer im Preise gehalten, Böhmische Bahnen vernachlässigt. Rudolfbahn erscheinen um 1½ fl., Nordwest um 1½—2 fl. und Elbethal um ebenso viel billiger. Staatsbahn stiegen bis 348 und schliessen zu 345,50 bei steigender Tendenz. Nordbahn blieben fest bei wenig Umsatz. In Lombarden hat sich ein lebhaftes Spiel engagirt, bei dem wir jedoch ganz von London und Paris abhängen.

Das Eisenbahn-Commissariatsgesetz des Staats Newyork.

Das schon in unserer No. 51 kurz erwähnte Gesetz, welches die staatliche Aufsicht über die Eisenbahnen in dem äusserst verkehrsreichen Gebiet des Staats Newyork regelt, ist nun erschienen. Danach bestätigt sich, dass diese staatliche Pflicht, deren Ausübung billiger Weise von den Parteiverhältnissen gänzlich unberührt bleiben sollte, dort seltsamer Weise von diesen abhängig gemacht wird, indem (cfr. § 1) die Mitglieder des eingesetzten Commissariats aus gewissen Parteien erwählt bezw. von

gewissen Vereinen empfohlen werden müssen. Da auch sonst das Gesetz manche eigenthümliche oder für die Amerikanischen Verhältnisse besonders charakteristische Bestimmungen enthält, z. B. die Auftragsertheilung an das Staatscommissariat durch Privatcorporationen (§ 9), so haben wir geglaubt nachfolgend einen, die hauptsächlichsten Vorschriften enthaltenden Auszug mittheilen zu sollen.

Das einzusetzende Staatscommissariat soll nach § 1 zusammengesetzt werden aus drei vom Gouverneur unter Zustimmung des Senats auf 5, 4 bezw. 3 Jahre erwählten Personen, deren eine aus der Partei, welche bei der nächsten allgemeinen Wahl die grösste Zahl Stimmen zum Gouverneur, eine aus der Partei, welche dabei die nächstgrösste Stimmenzahl abgegeben hat; das dritte Mitglied soll des Eisenbahnwesens kundig sein. Eine der drei Personen muss empfohlen sein von den Präsidenten und Executivcomités (oder der Majorität derselben) der Handelskammer des Staats, des Handels- und Transportamts und des National-Antimonopolvereins. Das Commissariat hat auf ihm angemessen scheinende Dauer einen Secretär zu ernennen, welchem die schriftlichen Geschäfte obliegen, der aber auch Strafen gegen Zeugen androhen und festsetzen und Eide abnehmen darf. Derselbe sowie das sonstige Bureaupersonal darf nicht bei einer Eisenbahn angestellt oder beschäftigt, auch nicht bei einer solchen, sei es als Besitzer von Eisenbahnactien oder Obligationen oder sonst wie pecuniär betheiligt sein. Die Commissare dürfen kein anderes Geschäft haben.

Nach § 2 ist der Hauptsitz des Amts in Albany; dasselbe kann aber auch Zweigbureaus in Newyork oder Buffalo einrichten. Das Commissariat soll mindestens monatlich einmal in jener Amtsstelle in Albany zusammentreten. Ein Protocoll über die Vorgänge dabei muss durch den Jahresbericht an die gesetzgebenden Körper veröffentlicht werden.

Nach § 3 ist das Commissariat beschlussfähig bei Anwesenheit von 2 Mitgliedern und kann Zusammenkünfte zu beliebiger Zeit und an beliebigen Orten halten. Alle ihm obliegenden Feststellungen und Untersuchungen können durch einen damit vom Amt beauftragten Commissar erfolgen, Beschlüsse und Entscheidungen darf ein solcher aber nicht allein treffen.

Der § 4 ermächtigt das Commissariat zu Eidesabnahmen und zur allgemeinen Ueberwachung aller Eisenbahnen (soweit als zur Ausübung der ihm gesetzlich übertragenen Rechte und Pflichten nöthig). Es soll dieselben prüfen und sich über ihren Zustand und die Art ihres Betriebs in Bezug auf die Sicherheit, die Bequemlichkeit für das Publikum und die Willfährigkeit der verschiedenen Corporationen gegenüber den statuarischen oder gesetzlichen Vorschriften in Kenntniss halten; die Ursachen von mit Beschädigung oder Tödtung von Menschen verbundenen Unfällen, unmittelbar nach ihrem Vorkommen erforschen und das Resultat in den gedachten Jahresbericht aufnehmen. Zu dem Zweck werden die Betriebsdirectoren zu unverweilter Anzeige solcher Unfälle an das Commissariat verpflichtet. Letzteres hat dagegen der Verwaltung die Absicht jeder vorzunehmenden Untersuchung sowie Ort und Zeit mitzutheilen. Dem Amt steht das Recht zu, Bücher und Acten der Verwaltungen einzusehen, deren Anwesenheit bei Untersuchungen zu verlangen und event. Strafen in gleicher Weise wie die Gerichte beim Ausbleiben von Zeugen etc. festzusetzen. Als Vergütung für Zeugen werden 2 Dollar für jeden Tag und 5 Cts. pro Mile auf die nächste practicable Entfernung für Hin- und Rückreise bezahlt. Schlaf- und Gesellschaftswagen-Gesellschaften sind denselben Bestimmungen wie die Bahnverwaltungen selbst unterworfen.

Nach § 5 soll das Commissariat, wenn es bei einer Gesellschaft Nichtbeachtung oder Verletzung von Gesetz- oder Statutbestimmungen, oder Gewährung von Fracht- etc. Begünstigungen etc. ermittelt, der betreffenden Gesellschaft dies zunächst schriftlich vorhalten. Ist dies vergeblich, so soll dem Staatsprocurator Mittheilung gemacht werden, damit dieser das Erforderliche zum Schutz der öffentlichen Interessen unternehme.

Ingleichen soll nach § 6 das Commissariat, wenn es nach sorgfältiger Erwägung Reparaturen an einer Bahn, eine Vermehrung der Betriebsmittel oder der Stationen oder eine Veränderung der Letzteren, oder locale Einrichtungen zur Erleichterung des Verkehrs, Aenderungen in den Frachten oder Fahrpreisen, der Betriebs- und Geschäftsführung im Interesse der Vermehrung der Sicherheit oder Annehmlichkeit für das Publikum als nothwendig erachtet, dies der betreffenden Gesellschaft schriftlich mittheilen und bei Erfolglosigkeit dieses Schrittes dem Staatsprocurator Anzeige machen, auch darüber an die Legislatur durch Special- oder den Jahresbericht Meldung erstatten.

Der § 7 verpflichtet die Gesellschaften, dem Commissariate alle von demselben erforderte Information bezüglich der Betriebs- und Geschäftsführung, der Frachten und Personengelder der eigenen, sowie der in Verbindung stehenden Bahnen zu ertheilen, und Abschriften von Verträgen zu geben. Jeder Director oder Beamte der Gesellschaft, welcher dies vernachlässigt oder verweigert, oder das Commissariat an der Erfüllung seiner gesetzlichen Pflichten hindert, macht sich eines strafbaren Vergehens schuldig.

Der § 8 bestimmt, dass keine Untersuchung oder Rathertheilung des Commissariats den Erfolg haben soll, in irgend einer Weise die Rechte, Pflichten oder Verbindlichkeiten einer Gesellschaft zu verändern.

Nach § 9 hat das Commissariat über seine Thätigkeit an die Legislatur einen Jahresbericht zu erstatten, worin es alle Auseinandersetzungen zu machen hat, welche zur Klarlegung des herrschenden Bahn-Transportsystems und dessen Einwirkung auf die öffentliche Wohlfahrt und die Verkehrspolitik des Staats dienen können. Auch soll das Amt der Legislatur Vorschläge machen zu Gesetzen, welche nach seinem Urtheil bezüglich der Bahnen zum Schutz der Interessen des Volks nöthig sind. Dasselbe ist auch verpflichtet, Zeugenaussagen aufzunehmen für oder gegen jede vorgeschlagene Gesetzesänderung, betreffend irgend eine oder mehrere specielle Eisenbahnen oder die allgemeine Eisenbahn-Gesetzgebung, und zwar auf Verlangen der Legislatur, des Eisenbahncomités, des Senats oder Abgeordnetenhauses, oder des Gouverneurs, einer Eisenbahngesellschaft oder einer Ackerbau- oder commercielle Interessen repräsentirenden, im Staate incorporirten Organisation. Der anfordernden Behörde etc. muss das Commissariat über seine Ermittelungen und Ansichten schriftlichen Bericht erstatten.

In § 10 wird dem Amte die Befugniss zugesprochen, die Form des an dasselbe einzureichenden, von den Bahnen zu erstattenden Jahresberichts zu bestimmen, auch, nach 6 Monate vorher zu gebender Nachricht, Aenderungen dieser Form vorzunehmen und, wenn die Berichte unvollständig oder unrichtig zu sein scheinen, die betreffende Bahn zur Berichtigung aufzufordern. Aus diesen Berichten hat das Amt die ihm erforderlich scheinenden Auszüge seinem Jahresbericht an die Legislatur beizufügen.

Nach § 11 sollen von diesem Jahresbericht jedesmal 500 Exemplare gedruckt und gebunden werden zum Gebrauch für das Commissariat selbst und zur Vertheilung an die Bahnen nach Bestimmung des Ersteren.

§ 12 setzt das jährliche Gehalt jedes Commissars auf 8 000 D. (32 000 *M.*), des ersten Secretärs auf 3 000 D. (12 000 *M.*), des Marshals (welcher allen Verhandlungen beizuwohnen und dabei zu assistiren hat etc.) auf 1 500 D. (6 000 *M.*) und des übrigen Gehülfenpersonals — welches die Anzahl von 3 nicht überschreiten soll — auf zusammen 3 000 D. fest. Erforderlich scheinende Ingenieure, Rechnungsbeamte und sonstige Sachverständige etc. können zur vorübergehenden Beschäftigung ausserdem angenommen werden. Im Dienst haben die Commissare und die von ihm bezeichneten Gehülfen und Sachverständigen freie Fahrt auf allen Bahnen im Staat auf Legitimation durch den Staatssecretär.

Nach § 13 dürfen die Ausgaben für das Commissariat, incl. aller Gehalte etc., jedoch excl. Localmiethen, 50 000 D. jährlich nicht übersteigen. Der Kostenbetrag ist von den Eisenbahngesellschaften nach Massgabe der Bahnlänge zu tragen.

§ 14 berechtigt die Commissare, während der Geschäftsstunden in Wagen, Büreaus, Bahnhöfe etc. einzutreten und dort zu verbleiben; verbietet ihnen dagegen, direct oder indirect irgend einer Bahnverwaltung oder deren Beamten Jemand zur Anstellung oder Beschäftigung zu überweisen oder zu empfehlen. Ebensowenig dürfen die Bahngesellschaften den Commissaren oder ihrem Personal die Anstellung, Beschäftigung oder sonstige Berücksichtigung Jemandes anbieten. Den Commissaren und ihrem Personal ist ferner verboten, Freifahrt-Pässe, Geschenke oder Entschädigungen irgend welcher Art von den Gesellschaften zu fordern oder anzunehmen. Die Verletzung dieser Bestimmungen zieht, neben den sonstigen gesetzlichen Strafen, den Verlust des Amts nach sich. Strafbar ist ferner, wenn ein Commissar etc. die ihm zugekommene Nachricht über die Verhältnisse einer Bahn heimlich einer anderen mittheilt. H.

Selbstkosten des Eisenbahntransports.

Die z. Z. gebräuchliche Berechnungsart der Selbstkosten hat in vielen Fällen das Resultat ergeben, dass die Bahnen einzelne Relationen beim Transport von Massengütern zu Frachtsätzen bedienen, welche anscheinend die Selbstkosten — Betriebskosten und Verzinsung resp. Amortisation des Anlagecapitals — nicht decken, ein Resultat, welches umsomehr befremden muss, als es in einzelnen Fällen Transporte betrifft, welche von den betr. Verwaltungen als Haupt-Einnahmequellen besonders geschätzt werden und aus welchen dieselben gewiss sind, seit Jahren einen erheblichen Theil ihres Reingewinns gezogen zu haben.

Wenn nun eine an sich richtige Rechnungsmanipulation ein Resultat ergiebt, welches vorliegenden Thatsachen so sehr widerspricht, so rechtfertigt sich wohl der Schluss, dass von einer unrichtigen Voraussetzung ausgegangen worden sei.

Bei Vertheilung der Selbstkosten auf die geleisteten Achs- resp. Nutzkilometer wurden nun bisher sämmtliche Wagenladungen gleichmässig herangezogen, was wohl als kaufmännisch richtig nicht angesehen werden kann. Eine Verwaltung, welche den Gütern der niedrigsten Tarifclasse zumuthen könnte, die volle

auf einen Wagen durchschnittlich entfallende Kostenquote nebst noch einem kleinen Gewinn aufzubringen, hätte bei allen höheren Tarifclassen immer weitere, bis zum Zehnfachen steigende Gewinne und müsste enorme Renten erzielen. Unseres Erachtens können aber die verschiedenen Tarifclassen ihren Beitrag zu den Gesammtkost n nur nach Verhältniss ihrer Frachtsätze aufbringen. Legt man einer diesfälligen Berechnung z. B. die Einheitssätze der Preussischen Staatsbahnen mit

Eilg.	Stückg.	A1	B	A2	I	II	III	Holz	
220	110	67	60	50	45	35	26—22 (24)	30	₰ pro tkm

zu Grunde und nimmt zunächst die Classe B (Normalgut) als massgebend an, so haben, die volle Beitragsquote pro Wagen = 100 angenommen, aufzubringen:

Eilg.	Stückg.	A1	B	A2	I	II	III	Holz
367	184	112	100	84	75	59	41	50

Eine jede Bahn kann leicht feststellen, wie viel Wagenladungen einer jeden Classe befördert worden sind und hiernach berechnen, ob die normale Classe vielleicht für sie erst bei Specialtarif I oder II liegt und kann dementsprechend die Kostenquote jeder Classe ermitteln.

Aber selbst bei Festhaltung der Classe B als Mittelclasse werden die meisten Bahnen, sofern sie nicht etwa überwiegend Massengüter befördern, nicht zu ihrem Schaden rechnen, sofern ihnen für die unteren Classen die Expeditionsgebühr von 0,12 ℳ pro 100 kg ausgleichend zu Hilfe kommt. Der grösste Theil der Güter der Specialtarife und viele Massengüter werden auf kleinen Stationen abgefertigt, gehen auch vielfach nach solchen, ja sie kursiren mitunter lediglich zwischen Privatweichen. Da die qu. Stationen und Haltestellen nun mit Personal und Stationseinrichtungen meistens sehr knapp bedacht sind, so reduciren sich die den Bahnen für die Güter erwachsenden Stationskosten auf ein Minimum und geben einen erheblichen Beitrag zu den Selbstkosten. Dazu kommt noch, dass man die Kosten auf W a g e n resp. Achsen berechnet; die Specialtarife und Massengüter aber vorweg stets für mindestens 10 000 kg zahlen müssen und die vielfach vorhandene weitere Tragfähigkeit bis zu 12 000 kg (theilweise noch mehr) fast immer voll ausnutzen.

Vielleicht wird Vorstehendes einer Discussion in den Kreisen der speciellen Sachverständigen werth gehalten. F.

Nordbrabantisch-Deutsche Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht dieser Eisenbahn-Gesellschaft pro 1881 entnehmen wir Folgendes:

Der Personenverkehr hat sich bedeutend entwickelt. Es wurden im Ganzen 11 038 Personen mehr befördert als in 1880, mit einer Mehreinnahme von 29 966 fl. Diese Vermehrung ist hauptsächlich dem Transitverkehr mit England zuzuschreiben. Seit 15. Mai 1881 fährt sowohl in der Richtung von als nach Wesel ein Expresszug, um den Personenverkehr zwischen Norddeutschland und England zu vermitteln. Bis 31. December 1881 wurden von London ab 3 334 und in der anderen Richtung 3 544 Personen befördert und hierfür 26 949 fl. vereinnahmt.

Die Zunahme des Personenverkehrs zeigt sich wie folgt: 1. im Binnenverkehr 1 377 Personen und 899 fl.; 2. im Verkehr mit der Linksrheinischen Bahn 1 756 Personen und 828 fl.; 3. im Verkehr mit der Rechtsrheinischen Bahn 393 Personen und 858 fl.; 4. im Verkehr mit den Belgischen Staatsbahnen 263 Personen und 536 fl.; 5. im Verkehr mit dem London-Chatham & Dover Railway 118 Personen und 316 fl. Im directen Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn wurden 681 Personen weniger befördert als in 1880 und verminderten sich die Einnahmen um 1 193 fl.

Die Resultate des Güterverkehrs waren viel ungünstiger als im vorigen Jahre. Es wurden in 1881 115 440 t Güter weniger befördert als in 1880 und die Einnahmen aus diesem Verkehr verminderten sich um 77 609 fl., wovon 40 000 fl. im Binnenverkehr, zufolge der Abnahme der Ballasttransporte. Im internationalen Verkehr wurden 13 330 t Kohlen weniger befördert, woraus eine Minder-Einnahme von etwa 9 500 fl. resultirt, während die Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisen, Stahl etc. eine Verminderung von 8 000 t und 13 500 fl. ausweisen.

Befördert wurden 242 336 Personen, 399 t Gepäck, 119,7 t Bestellgüter, 818,3 t Eilgüter, 6 083,9 t Stückgüter, 184 937,4 t Frachtgüter und 20 471 Stück Vieh.

Die Einnahmen betrugen:

	1881	1880
aus dem Personen- und Gepäckverkehr .	144 762 fl.	114 796 fl.
„ „ Güter- und Viehverkehr . . .	196 581 „	274 330 „
an Extraordinarien	15 179 „	15 039 „
Ueberhaupt	356 522 „	404 165 „

Es wurden also in 1881 im Ganzen 47 643 fl. weniger vereinnahmt als im vorigen Jahre.

Verausgabt wurden:

	1881	1880
Allgemeine Verwaltung	46 816 fl.	48 590 fl.
Bahndienst	61 193 „	59 346 „
Betriebs- und commerzieller Dienst . . .	105 677 „	104 789 „
Maschinen- und Wagenverwaltung . . .	81 707 „	100 009 „
Ueberhaupt	295 393 „	312 734 „

Also in 1881 17 341 fl. weniger als im vorigen Jahre.

Somit verbleibt ein Reingewinn von 61 129 fl., hierzu kommt ein Uebertrag des vorigen Jahres mit 150 fl., in Summa 61 279 fl. Laut den Preussischen Concessionsbedingungen waren von dieser Summe 6 869 fl. bei der Regierungs-Hauptcasse in Düsseldorf zu deponiren zur Bildung eines Erneuerungsfonds für den Oberbau und das Material. Die übrigbleibende Summe wurde zur Auszahlung von 10 fl. der mit Mai 1882 verf llenden Coupons bestimmt, während 4 410 fl. auf neue Rechnung übertragen wurden.

Die Baurechnung betrug ultimo December 1881 9 377 004 fl. Für das Betriebsmaterial war Ende 1881 eine Summe von 1 069 084 fl. verausgabt.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 12 Locomotiven, 46 Personen-, 4 Gepäck-, 56 bedeckte Güter-, 65 offene Güter-, 10 Holz- und 20 Viehwagen.

Sämmtliche Wagen haben zurückgelegt 2 660 356 km und 5 320 721 Achskilometer, wovon 2 068 686 resp. 4 137 372 auf eigenen und 591 670 resp. 1 183 340 auf fremden Linien.

Staatsbahn Dordrecht-Elst.

Der Bau dieser Bahn ist soweit vorgeschritten, dass muthmasslich am 1. November d. J. die Strecke Gorinchem-Elst dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann.

Haftpflicht.

v. O. **Unfalls - Entschädigung.** Die 5½jährige Pauline B., Tochter des Arbeiters B. zu Potsdam, befand sich am 14. August 1879 in der Mittagszeit in der Begleitung ihrer 13jährigen Schwester an dem E i s e n b a h n ü b e r g a n g der Berlin-Potsdamer Eisenbahn an der Sarmünder Strasse und die kleine Pauline lief, trotzdem die B a r r i è r e des Eisenbahnüberganges g e s c h l o s s e n war und ein Zug herankam, unbemerkt unter der Barrière durch nach den Geleisen, wo sie von dem herankommenden Zuge erfasst und dergestalt überfahren wurde, dass der linke Unterschenkel abgequetscht wurde. Dem unglücklichen Kinde musste der linke Unter- und sodann der linke Oberschenkel amputirt werden. Der Vater des Kindes klagte hierauf gegen die Eisenbahn-Gesellschaft auf Schadensersatz (Heilungskosten, Unterhaltungsrente und Ausstattung), welche indess eine Entschädigung ablehnte, weil die Verunglückte durch eigenes grobes Verschulden den Unfall herbeigeführt hätte; dieselbe wäre unter der vorschriftsmässig geschlossenen Barrière, die von 2 Wärtern beaufsichtigt worden, durchgekrochen und wäre trotz der warnenden Zurufe des Bahnwärters und des Publikums vor dem im langsamen Tempo herannahenden Zuge über die Schienen gelaufen und unausbleiblich von der Maschine erfasst worden. Mindestens aber läge, so machte die Eisenbahn-Gesellschaft zur Begründung ihrer Zahlungsverweigerung weiter geltend, ein grobes Versehen der Eltern vor, sofern diese die Aufsicht über das Kind vernachlässigt und dasselbe unter der ungenügenden Aufsicht einer 13jährigen Schwester an einen so gefährlichen Ort, wie ein frequenter Bahnübergang es sei, geschickt haben. Das B a h n - P o l i z e i - R e g l e m e n t s c h r e i b e e i n e U e b e r g a n g s - B a r r i è r e m i t G i t t e r w e r k n i c h t vor und zur Zeit des Unfalls sei an den Ueberwegen nicht blos der zur Bedienung und Bewachung des Ueberganges angestellte Wärter, sondern noch ein sogenannter Kinderwärter postirt gewesen. Ferner wendete die Eisenbahn-Gesellschaft ein, dass der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden, dass ein durch — den vernünftigen Verkehrsregeln entsprechende Vorkehrungen nicht abwendbares Ereigniss vorliege. — Das Landgericht zu Magdeburg verurtheilte die Eisenbahn-Gesellschaft und die von ihr eingelegte Berufung wurde vom Ober-Landesgericht zu Naumburg verworfen mit der Erwägung, „dass ein eigenes Verschulden des 5½jährigen Kindes durch § 20, I. 4 („Alle Willensäusserungen der Kinder, welche das 7. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, sind nichtig.“) und § 3, I. 3 („Wo das Vermögen, frei zu handeln, ganz mangelt, da findet auch keine Verbindlichkeit aus den Gesetzen statt.“) ausgeschlossen sei, dass ein Verschulden der Eltern des Kindes nicht anzunehmen sei, übrigens den Ansprüchen des Kindes gegenüber unerheblich wäre und dass auch der Einwand, dass der Unfall durch höhere Gewalt im Sinne des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 verursacht sei, nicht begründet erscheine. In letzterer Beziehung, führte das Ober-Landesgericht aus, sei der der Beklagten obliegende Beweis, dass das schadenbringende Ereigniss unabwendbar gewesen, dass Beklagte Alles gethan habe, um einen solchen Unfall unmöglich zu machen, nicht erbracht; durch das nachträgliche Anbringen einer Barrière mit Gitterwerk habe Beklagte gezeigt, dass nicht Alles geschehen gewesen, um dergleichen Unfälle, wie der vorliegende, unmöglich zu machen. Die von der Beklagten eingelegte

Revision wurde demgemäss verworfen. (Erk. d. II. Civilsenats des Reichsger. vom 23. Mai 1882.)

Literatur.

—st.— **Ueber eine neue Entlastungsmethode grösserer Centesimalwaagen.** Von H. Bockhacker, Ingenieur und Maschinenfabrikant. Mit 1 Tafel. Separatabdruck aus der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. Berlin, 1882. A. W Schade's Buchdruckerei.

Die bis jetzt bekannten Vorrichtungen machen bei grösseren Waagen die Entlastung zu einer sehr beschwerlichen und reitraubenden Operation, weshalb schon lange das Bestreben dahin ging, ein rascheres und bequemeres Verfahren einzuführen.

In vorliegendem Schriftchen wird nun ein System beschrieben und durch Zeichnungen verdeutlicht, durch welches es möglich ist, Centesimalwaagen beliebig hoher Tragfähigkeit durch eine einfache Hebelbewegung, unter einer nur sehr geringen Druckäusserung, vollständig zu entlasten. Es zeigt nämlich die beigefügte angenäherte Rechnung, dass zur Entlastung einer Centesimalwaage von 50 000 kg Tragfähigkeit am Handhebel nur ein Druck von 11,4 kg auszuüben sei.

Angesichts dieser ausserordentlich günstigen Ziffer möchten wir die betheiligten Kreise zur Kenntnissnahme des vorliegenden Schriftchens veranlassen.

Der **Ingenieur-Kalender** für Maschinen- und Hüttentechniker, bearbeitet von P. Stühlen (Verlag von G. D. Baedeker in Essen) erschien soeben **für das Jahr 1883.** Preis der Ausgabe in Ledereinband 3,25 ℳ, der Ausgabe in Brieftaschenform 4,25 ℳ.

Dieser uns vorliegende 18. Jahrgang zeigt, wie sehr der unermüdliche Verfasser bestrebt ist, den Fortschritten der Wissenschaft Rechnung zu tragen. Der zweckmässig geordnete Inhalt bietet in practisch knapper Form eine Fülle neuer Notizen, sachgemässer Umarbeitungen und Vervollständigungen. So fanden in Abschnitt II die neu revidirten Deutschen Normalien für gusseiserne Röhren Aufnahme, ausserdem gelangte die Normaltabelle im II. Theile des Kalenders zu besonderem Abdruck. Ferner wurde im Abschnitt II noch eine Gewichtstabelle für umgezogene Kesselböden eingeschaltet. Für kalorische Berechnungen aus Gas- und Rauchanalysen sind in den Abschnitten II, III, IV und X eine Reihe von Resultaten und Tabellen aufgenommen, welche manche umständliche Rechnungen bei Verfolgung von Verbrennungsprocessen und metallurgischen Röstprocessen erleichtern werden. Abschnitt VIII bringt Regeln und Resultate für Hanfseiltransmissionen. Eine vollständige Umarbeitung erfuhr Abschnitt XVI über Pumpen; auch die Eisenhüttenkunde, Abschnitt XVIII wurde durch neue Resultate wesentlich bereichert.

Die Reductionstabellen zwischen Preussischen und Metermassen befinden sich in vervollständigter Form am Ende des Kalenders als besondere „Beilage“ eingeheftet.

Die auf den Rückseiten der Uebersichtskalender gegebenen willkommenen Angaben über Postwesen und Telegraphie sind den neuen Bestimmungen entsprechend vervollständigt, auch die dort aufgenommene Münztabelle mehrfach ergänzt.

Sehr anzuerkennen ist, dass sich der I. Theil des Kalenders — das eigentliche „Taschenbuch“ — frei hält von jedem überflüssigen Ballast, indem die Beilagen und der Gewerbliche und Literarische Anzeiger einer besonderen Enveloppe — dem II. Theil — überwiesen sind.

Im II. Theil fand noch eine Tabelle der Umfangsgeschwindigkeiten bei gegebenen Umdrehungszahlen Aufnahme.

Es sei somit der 18. Jahrgang des altbewährten Kalenders bestens empfohlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Preis-Vertheilung.

In Folge des von der unterzeichneten geschäftsführenden Direction unter dem 7. Januar 1880 erlassenen Preisausschreibens (s. a. nachträgliche Bekanntmachung vom November 1880), durch welches

A. für Erfindungen und Verbesserungen in der Construction resp. den baulichen Einrichtungen der Eisenbahnen,

B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln resp. in der Verwendung derselben,

C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Centralverwaltung der Eisenbahnen und die Eisenbahnstatistik, sowie für hervorragende Erscheinungen der Eisenbahnliteratur,

die ihrer Ausführung resp. ihrem Erscheinen nach in die sechsjährige Periode vom 16. Juli 1875 bis 15. Juli 1881 fallen, im Ganzen 9 verschiedene Preise von in maximo 7 500 ℳ bis in minimo 1 500 ℳ, mit einem Gesammtbetrage von 30 000 ℳ ausgesetzt waren, sind im Ganzen 59 Bewerbungen eingereicht worden, von denen 10 der Gruppe A, 27 der Gruppe B und 22 der Gruppe C angehören.

Nach eingehender und sorgfältiger Prüfung sämmtlicher Bewerbungen sind von der nach den bestehenden Bestimmungen hierzu berufenen Prämiirungscommission des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen folgende Preise zuerkannt worden:

In der Gruppe A: ein **dritter** Preis von 1 500 ℳ dem Herrn **Dorpmüller** in M.-Gladbach, Ingenieur der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld, für einen **Geleismesser zum Revidiren der Spurweite und der Ueberhöhung von Eisenbahngeleisen.**

In der Gruppe B: zwei **zweite** Preise von je 3 000 ℳ dem Herrn Civilingenieur **G. Thomas,** Mitglied der Specialdirection der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in Mainz, für den von ihm construirten **Dampfwagen für Haupt- und Nebenbahnen,** sowie dem Herrn **Bergk,** Maschinendirector der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Chemnitz für das von ihm construirte **Lenkachsen-System für dreiachsige Wagen.**

Ferner zwei **dritte** Preise von je 1 500 ℳ dem Herrn **A. Klose,** Vorstand des Maschinenwesens der Vereinigten Schweizerbahnen in Rorschach für sein **System radialer Achsen für Eisenbahnfahrzeuge** und dem Königlichen Eisenbahn-Maschineninspector Herrn **Mohn** in Breslau für das von ihm erfundene **Verfahren nebst Einrichtung zum Stauchen von Radreifen.**

In der Gruppe C: vier **dritte** Preise von je 1 500 ℳ

a) dem Herrn **Dr. Eger** in Breslau, Regierungs-Assessor und Docent der Rechte, für dessen Werk: **„Das Deutsche Frachtrecht, Commentar zu Titel 5, Buch 4 des Deutschen Handelsgesetzbuchs und zu dem Deutschen, Oesterreichisch-Ungarischen und Vereins-Eisenbahn-Betriebsreglement I. und II. Band;**

b) den Herren Geheimer Regierungsrath **Kühlwetter** in Köln für seinen **„Commentar zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, Abschnitt II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren“** und **Ruckdeschel,** Königlich Bayerischer General-directions-Secretär in München, für dessen **„Commentar zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns. Bestimmungen für den Güterverkehr, Abschnitt I, III und IV.**

c) dem Eisenbahnsecretär im Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Herrn **Rübenach** in Berlin für dessen Werk: **Eisenbahn-Wörterbuch der Deutschen und Französischen Sprache, II Theile.**

d) den Herren Professor **Dr. Zetzsche,** Kaiserlicher Telegrapheningenieur in Berlin und Oberingenieur **L. Kohlfürst** in Prag für deren gemeinsames Werk: **„Die elektrischen Telegraphen für besondere Zwecke.“**

Weitere Preise zu vergeben war die Prämiirungscommission nicht in der Lage.

Berlin, den 12. August 1882.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Westphal.

---

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. October d. J. tritt der im Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits vom 1. Mai d. J. enthaltene Ausnahmetarif No. 8 für Lumpentransporte von Königsberg nach Deutz und Elberfeld ausser Kraft, und kommen von diesem Tage ab für dergleichen Transporte die bezüglichen — höheren Frachtsätze des Specialtarifs II zur Anwendung. Köln, den 12. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1567)

Pferdetransporte Ruhland-Nürnberg betreffend. Für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen zwischen Ruhland einerseits und Nürnberg andererseits via Grossenhain-Hof treten mit dem 15. August cr. anderweite ermässigte directe Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betreffenden Dienststellen Auskunft ertheilen. Berlin, den 12. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1568)

Am 16. August 1882 treten folgende Nachträge in Kraft:

A. Zu dem Gütertarif, Theil II, für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einer- und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover andererseits vom 1. Juni 1882 Nachtrag I enthaltend:

I. Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife I und II (Getreide etc. und Holz des Specialtarifs II).

II. Entfernungen und Tarifsätze für die neu eröffneten Stationen Culmsee, Mocker und Ostaszewo; Eröffnung der Haltestelle Cüstriner Vorstadt für den Güterverkehr.

III. Anderweite Stückgutsätze für Berlin K. O. und Lichtenberg, anderweite Holzsätze für Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, anderweite Sätze für Getreide etc. und Holz, Europäisches, des Specialtarifs II.

IV. Berichtigungen des Haupttarifs.

B. Zu dem Gütertarif, Theil II, für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einer- und den Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn andererseits vom 1. Juni 1882 der Nachtrag I enthaltend:

I. Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife I und II (Getreide etc. und Holz, des Specialtarifs II).

II. Entfernungen und Tarifsätze für die

neu eröffneten Stationen Culmsee, Mocker und Ostaszewo des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg, Ausnahmesätze für Hanf ab Königsberg i/Pr. nach Leer und Wilhelmshafen, Eröffnung der Haltestelle Cüstriner Vorstadt für den Güterverkehr.

III. Anderweite Sätze für Lichtenberg, anderweite Schnittsätze für Holz, Europäisches des Specialtarifs II von Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

IV. Berichtigungen des Haupttarifs.

C. Zum Gütertarif, Theil II, für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einer- und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg andererseits vom 1. Mai 1882 der Nachtrag I enthaltend:

I. Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife I und II (Getreide etc. und Holz des Specialtarifs II).

II. Entfernungen und Tarifsätze für die neu eröffneten Stationen Culmsee, Mocker und Ostaszewo des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg.

Bezüglich der erhöhten Holzsätze für Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ist Publication bereits unterm 28. Juni cr. erlassen.

Soweit weitere Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze vorkommen, treten dieselben mit dem 1. October 1882 in Kraft.

Die erwähnten Nachträge sind bei den Billetexpeditionen Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin zum Preise von 0,20 *M.* ad A und 0,10 *M.* ad B und C käuflich zu haben, auch ist jede Billetexpedition unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 14. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1569 J)

Oberschlesische Eisenbahn. Für Steinkohlensendungen von Poremba-schacht der Königin Louise-Grube nach Friedenshütte bei fördertäglicher Aufgabe von mindestens 90 000 kg kommt fortan ein Frachtsatz von 0,088 *M.* pro 100 kg zur Erhebung. Breslau, den 14. August 1882. Königliche Direction. (1570)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Mit Wirkung vom 15. August bis 31. December cr. wird im diesseitigen Bahnbereiche bei der Verladung von Langholz auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht nach den Sätzen des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Sendung, berechnet. Berlin und Hamburg, 15. August 1882. Die Direction. (1571)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Verband. Mit sofortiger Giltigkeit gelangen die im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbande bestehenden Ausnahmesätze für Zündhölzchen, ordinäres Packpapier und Holzstoff-Pappe für den Verkehr zwischen Hamburg (Hann.) einerseits und den Bayerischen Stationen Cham, Furth i. W., Gotteszell, Ludwigsthal, Regen, Zwiesel und Eisenstein andererseits auch im rubricirten Verbande für die Station Hamburg B. H. zur Einführung. Ueber die Höhe der fraglichen Tarifsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft. Berlin, den 14. August 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, Namens der Verbandsverwaltungen. (1572)

K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg. Vom 1. September 1882 angefangen werden Bau- und Werkhölzer (auch roh bearbeitet) d. i. behauene oder gezimmerte sowie unbehauene und unvorgearbeitete Stämme, dann Schnitt-, Spalt- und Sägehölzer, auch Schwellen und Fassdauben, welche in einer Station der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg mit der Bestimmung nach Wien, Triest, Fiume, Kufstein und Peri zur Aufgabe gebracht werden, insoferne hierfür mit Rücksicht auf das aufgegebene Quantum für den Durchlauf auf der Südbahn die Serie XV des internen Südbahn-Tarifbuches zur Anwendung gelangt, auch auf der Staatsbahnstrecke bis Unterdrauburg nach den Gebühren der Serie XV berechnet.

Die Gebührenberechnung wird im Sinne der Kundmachung No. 709/C I. vom 15. Januar 1882 für die Staatsbahnstrecke Unterdrauburg-Wolfsberg abgesondert von den Gebühren der Südbahnstrecken stattfinden. Wien, am 15. August 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Südbahngesellschaft, als betriebsführende Verwaltung der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg. (1573)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Vom 1. September 1882 angefangen tritt mit Giltigkeit bis auf Widerruf ein Specialtarif für den Frachtgut-Transport von Borstenvieh in Wagenladungen von den Stationen Zapresic, Agram, Gorica, Lekenik und Sissek nach der Station Steinfeld bei ausschliesslicher Instradirung via Steinbrück in Kraft.

Die Wagenladungs-Sätze dieses Specialtarifes verstehen sich pro verwendeten vierrädrigen Wagen mit Etage und ist die Auf- und Abladegebühr in denselben bereits inbegriffen.

Wird nur eine Abtheilung eines vierrädrigen Wagens mit Etage oder ein Wagen ohne Etage verwendet, so ist die Hälfte der Wagenladung-Sätze zu entrichten.

Für die Benützung einer Trommel ist die vorgeschriebene separate Gebühr zu zahlen.

Die übrigen Nebengebühren werden nach den Bestimmungen des Tarifes No. 8 des internen Tarifbuches der Südbahn vom 15. November 1871 berechnet und eingehoben. Wien, am 10. August 1882. Die Generaldirection. (1574)

Am 1. October d. J. tritt der auf Seite 180 des Gütertarifs für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Köln (linksrheinisch)** und **Bromberg** vom 1. Mai 1882 aufgeführte Ausnahmetarif No. 8 für die Beförderung von Lumpen ab Königsberg nach den Stationen Düren und Köln ausser Kraft.

Für den quest. Artikel kommen daher von dem genannten Tage ab die regulären Taxen des Specialtarifs II zur Anwendung. Köln, den 18. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1575)

Im Verkehr zwischen unserer Station Frankfurt a/M. einerseits und Station Nuenen-Tongerlé der Niederländischen Staatsbahn andererseits treten vom 20. d. M. ab directe Taxen in Kraft. Frankfurt am Main, den 12. August 1882. Königl. Eisenbahndirection. (1576)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Tarif für den directen Personen- und Gepäckverkehr mit den Badeorten Wyck und Sylt ist ein vom 15. August cr. ab gültiger Nachtrag IV erschienen, durch welchen die bestehenden Tarifsätze von Leipzig, Halle und Magdeburg nach Wyck via Wittenberge-Büchen-Hamburg auf die Route via Stendal-Uelzen-Harburg übertragen werden. Altona, den 15. August 1882. Die Direction. (1577)

Oberhessische Eisenbahnen. Für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Oberhessischen Bahn einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits wird am 1. September l. J. ein neuer Tarif, welcher theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze enthält, in Kraft treten. Der Gütertarif vom 1. Februar 1878 wird nebst Nachträgen vom gleichen Tage ab mit der Massnahme aufgehoben, dass die bisherigen Frachtsätze, insoweit solche billiger sind, noch bis zum 1. October l. J. Anwendung finden.

Der neue Tarif kann bei sämmtlichen Stationen der Oberhessischen und Hessischen Ludwigsbahn eingesehen und durch deren Vermittelung zum Preise von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Giessen, den 14. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Direction der Oberhess. Eisenbahnen. (1578)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Im vorbezeichneten Verbande gelangt für den Verkehr mit den Stationen der Braunschweigischen und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn einer- und den übrigen Verbandstationen andererseits vom 15. August cr. bis zum Schluss dieses Jahres ein Ausnahmetarif für Langholz dergestalt zur Einführung, dass bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Ausnahmetarife für Holz des Sp.-T. II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist.

Für die Local- und Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen unter sich ist die fragliche Bestimmung bereits früher publicirt. Berlin, den 14. August 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (als geschäftsführende Verwaltung. (1579 J)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Die im Ausnahmetarif vom 1. März cr. enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Steinkohlentransporte von diesseitigen Stationen nach Stralsund, gültig bei Auflieferung von mindestens 50 000 kg kommen vom 20. d. Mts. ab bis Ende Februar 1883 auch für den Verkehr nach den Stationen Demmin, Rakow, Grimmen und Elmenhorst der Berliner Nordbahn zur Anwendung. Breslau, den 16. August 1882. Direction. VI. 3644. (1580)

Am 1. September d. J. tritt zu dem Staatsbahntarife zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Breslau vom 1. October 1881 ein Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen von Tarifvorschriften etc., anderweite Bestimmungen bezüglich Einrechnung der Zollabfertigungsgebühren; directe Sätze für Braunkohlensendungen ab Olgaschacht via Sagan und für den Güterverkehr zwischen Lebus und Podelzig einerseits und Kleeberg und Marienwalde andererseits, sowie Berichtigungen von Kilometer-Entfernungen.

Die dadurch bedingten Tariferhöhungen treten erst mit dem 1. October d. J. in Kraft.

Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 12. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1581)

Für den Transport überseeischer, in Stettin per Schiff ankommender Erze von Stettin (Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin) nach Gleiwitz kommt vom 20. d. M. an bis vorläufig 14. Juli 1883 bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg ein er-

mässigter Frachtsatz von 0,734 ℳ pro 100 kg zur Erhebung. Breslau, den 15. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Königliche Eisenbahn-Direction Berlin. (1582)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 15. September cr. gelangt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der K. K. priv. Dux-Bodenbacher und der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. Juli 1881 ein Nachtrag II zur Einführung, welcher neue directe Frachtsätze für die Station Settenz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn enthält. Berlin, den 13. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1583)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer bezw. Harz-Nordsee Verband. Im Verkehre zwischen Stationen der Braunschweigischen Bahn einerseits und Stationen der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Bahnen andererseits kommt für die Zeit vom 15. August bis 31. December 1882 in oben bezeichneten Verbänden ein Ausnahmetarif für Langholz in Anwendung, nach welchem bei Verladung von Langholz auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg pro Sendung berechnet werden. Magdeburg, den 17. August 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1584)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der mit unserer Bekanntmachung vom 15. v. Mts. zur Einführung auf den 1. September l. J. angekündigte Tarif für den Güterverkehr der Station Waldshut mit den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn etc. tritt erst mit dem 1. October d. J. in Kraft. Bis dahin behalten die bezüglichen seitherigen Frachtsätze Geltung. Karlsruhe, den 16. August 1882. Generaldirection. (1585)

Die im Nachtrage I zu dem vom 1. Januar cr. ab giltigen Heft No. 3 des Tarifs für den Berlin-Sächsischen Verbands-Güter-Verkehr am 1. Mai cr. zur Einführung gekommenen geänderten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Borsdorf resp. Leipzig, Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, einerseits und diesseitigen Stationen andererseits, kommen fortab auch für Leipzig, Station des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin, via Eilenburg zur Anwendung. Berlin, den 16. August 1882. Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (1586 J)

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Rumänische Eisenbahnen. Der gesammte auf unserer Linie Comarnic-Sinaia eingestellt gewesene Zugverkehr wurde für den Personenverkehr am 12. und für den Güterverkehr am 15. August cr. wieder aufgenommen. Bucarest, den 12. August 1882. Der Generaldirector.

3. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft. Zur weiteren Ausführung des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36), fordern wir im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. B. Serie A. der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (Gotha-Leinefelde) auf, diese Actien **vom 1. October d. J. ab** gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptcasse hierselbst oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin (Leipziger Platz No. 17) einzureichen. Es wird für je eine Actie Lit. B. Serie A. à 300 ℳ eine Staatsschuldverschreibung der vierprocentigen consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 300 ℳ unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 ℳ 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 ℳ ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Appoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind daher die Dividendenscheine für das Jahr 1882 und die folgenden Jahre No. 16—20 nebst Talons mit einzuliefern. Für die fehlenden Dividendenscheine werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. October 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interimsquittung ausgehändigt werden.

Zur raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses Geschäfts empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien nebst dazu gehörigen Dividendenscheinen No. 16—20 und Talons, ebenso alle darauf bezügliche Correspondenz, sind direct an unsere Hauptcasse hier oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptcasse in Berlin — nicht aber unter der Adresse der unterzeichneten Direction — einzusenden.

2. Jeder einzelnen Sendung ist das vorgeschriebene Nummernverzeichniss in duplo beizufügen, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptcassen in Berlin und Erfurt, wie auch von den Billet-Expeditionen unserer grösseren Stationen unentgeltlich verabfolgt werden.

Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In einem der beiden Nummernverzeichnisse ist die vorgedruckte Empfangsquittung ordnungsmässig zu vollziehen und die Werthsdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Für grössere Posten von Actien, welche der Besitzer derselben zum Umtausche persönlich in Erfurt zu präsentiren beabsichtigt, ist zuvor der Tag und die Stunde mit der Hauptcasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (323)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Juni 1882.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Juni 1882	Im Monat Juni 1882 wurden befördert: Personen	Im Monat Juni 1882 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monat Juni 1882: für Personen und Gepäck	1882: für Güter	1882: im Ganzen	1882: pro Kilom.	1881: im Ganzen	1881: pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 30. Juni 1882: im Ganzen	1882: pro Kilom.	1881: im Ganzen	1881: pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden		Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	
neinsame Oesterreichisch-ngarische Eisenbahnen.															
e Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	17 312	27 799	15 927	63 761	79 688	298	64 472	241	+ 23·7	410 627	1 538	312 657	1 171	+ 31·3
hau - Oderberger Eisenb.	427	61 954	107 132	50 506	263 424	313 930	735	319 685	749	— 1·9	1 903 966	4 450	1 823 902	4 272	+ 4·4
err. Staatsbahn-Gesellsch.	2 045	442 777	436 987	690 733	2 093 164	2 783 897	1 361	2 663 684	1 325	+ 2·7	15 964 575	7 807	15 823 246	7 868	— 0·8
bahn-Gesellschaft	2 190	749 547	448 414	785 691	2 236 177	3 021 808	1 380	3 150 709	1 439	— 4·1	17 727 225	8 095	17 068 299	7 794	+ 3·9
arische Westbahn . . .	373	48 589	24 030	42 392	65 590	107 982	289	119 576	321	— 10·0	672 031	1 802	705 390	1 891	— 4·7
Summe . .	5 302	1 320 179	1 044 362	1 585 249	4 722 056	6 307 305	1 190	6 318 126	1 199	— 0·8	36 678 424	6 918	35 733 494	6 783	+ 2·0
erreichische Eisenbahnen.															
. K. K. Staatsbahnen.															
m Staatsbetriebe:															
raunau-Strasswalchen. B.	37	5 140	2 094	2 107	3 163	5 270	142	5 908	160	— 11·2	35 366	956	27 346	739	+ 29·4
almatiner Bahn	105	1 140	2 430	1 280	4 645	5 925	56	6 230	59	— 5·1	35 465	338	30 586	291	+ 16 2
onau-Ufer Bahn (Nussdorf-Stadlauer Donaubrücke) .	8	. .	28 031	. .	7 971	7 971	996	7 956	994	+ 0·2	47 850	5 981	48 843	6 105	— 2·0
iederösterr. Staatsbahnen	154	33 484	19 952	13 381	26 012	39 393	256	50 032	325	— 21·3	233 666	1 517	223 950	1 454	+ 4·3
arvis-Pontafel	25	3 769	9 444	3 113	9 988	13 101	524	12 945	518	+ 1·6	79 291	3 172	74 827	2 993	+ 6·0
m Privatbetriebe:															
niester Bahn	112	25 389	7 708	9 718	32 340	42 058	376	36 634	327	+ 15·0	218 317	1 949	184 623	1 648	+ 18·3
rbersdorf-Würbenthal . .	21	1 881	2 387	660	2 845	3 505	167	2 689	128	+ 30·5	18 328	873	14 185	675	+ 29·3
strianer Bahn	143	3 750	2 639	4 476	8 491	12 967	91	14 215	99	— 8·1	84 391	590	72 520	507	+ 16·4
riegsdorf-Römerstadt . .	14	1 297	2 307	317	1 846	2 163	155	1 807	129	+ 20·1	12 048	861	10 468	748	+ 15·1
ürzzuschlag-Neuberg . .	11	4 014	6 078	1 137	2 788	3 925	357	3 925	357	. .	19 593	1 781	17 893	1 627	+ 9·5
akonitz-Protivin	144	31 477	16 674	18 185	22 300	40 485	281	32 719	227	+ 23·8	206 876	1 437	198 185	1 376	+ 4·4
arnow-Leluchow (Orló) .	151	9 496	6 716	11 953	19 233	31 186	207	31 007	205	+ 1·0	150 608	997	135 605	898	+ 11·0
nterdrauburg-Wolfsberg .	38	2 842	2 884	1 460	2 915	4 375	115	4 559	120	— 4·2	25 552	672	21 973	578	+ 16·3
. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
) Auf Rechnung des Staates.															
erin Elisabeth-Bahn (incl. K.Donau-Ufer-Bahnstrecke adlauer Brücke-K.-Ebers-rf)	944	545 335	139 971	392 896	617 045	1 009 941	1 070	1 054 396	1 117	— 4·2	5 991 309	6 347	5 665 965	6 002	+ 5·7
) Auf Rechnung der Eigenthumsgesellschaft.															
erzog Albrecht-Bahn . .	181	16 841	11 697	16 016	36 297	52 313	289	51 557	285	+ 14·0	267 093	1 476	254 344	1 405	+ 5·1
nprinz Rudolf-Bahn incl. ösel-Hüttenb. und Zeltweg-hnsdorf	812	111 301	129 534	111 669	328 115	439 784	542	391 719	482	+ 12·4	2 517 510	3 100	2 115 136	2 605	+ 19·0
. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
sig-Teplitzer Eisenbahn .	97	65 198	292 605	26 589	237 199	263 788	2 719	275 429	2 839	— 4·2	1 481 995	15 278	1 576 160	16 249	— 6·0
mische Commercialbahnen	113	9 887	9 469	3 838	10 338	14 176	125	. .	. .	. .	105 953	1 164	. .	. .	. .
mische Nordbahn	180	58 350	59 408	28 128	106 399	134 527	747	126 364	702	+ 6·4	797 232	4 429	749 488	4 164	+ 6·4
mische Westbahn	201	66 435	90 136	60 105	222 029	282 134	1 404	276 014	1 373	+ 2·3	1 662 092	8 269	1 715 579	8 535	— 3·1
en-Meraner Bahn	32	12 819	2 324	7 592	4 390	11 982	374	. .	. .	. .	87 853	2 745	. .	. .	. .
chtěhrader Eisenbahn . .	397	80 301	178 671	123 035	273 825	396 860	1 000	372 392	938	+ 6·6	2 352 312	5 925	2 250 691	5 669	+ 4·5
-Bodenbacher Eisenbahn .	89	35 010	108 022	10 690	135 890	146 580	1 647	136 822	1 537	+ 7·2	919 120	10 327	785 484	8 826	+ 17·0
gen. Localbahn-Gesellsch.	5	1 761	7 327	542	2 653	3 195	639	2 900	580	+ 10·2	20 109	4 022	15 921	3 184	+ 26·3
zische Carl Ludwig-Bahn:															
ltes Netz	352	89 768	112 131	145 443	666 616	812 059	2 307	721 083	2 049	+ 12·6	3 874 630	11 007	3 658 826	10 394	+ 5·9
eues Netz	241			52 896	189 235	242 131	1 005	150 683	625	+ 60·8	1 097 372	4 553	778 490	3 230	+ 41·0
z-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	23 365	45 049	11 308	87 192	98 500	1 082	92 812	1 020	+ 6·1	631 728	6 942	587 686	6 458	+ 7·5
er Franz Josef-Bahn . .	712	162 168	119 710	322 109	468 049	790 158	1 110	779 276	1 094	+ 1·5	4 269 944	5 997	4 004 645	5 625	+ 6·6
er Ferdinands-Nordbahn	697	213 964	414 216	355 180	1 714 857	2 070 037	2 970	1 963 745	2 817	+ 5·4	12 977 544	18 619	12 207 462	17 514	+ 6·3
ährisch-Schles. Nordbahn	141	41 939	42 011	27 680	70 579	98 259	697	98 484	698	— 0·1	674 062	4 781	686 523	4 869	— 1·8
hitz-Schönhofer Localb. .	4	100	1 945	21	1 200	1 221	305	. .	. .	. .	7 573	1 893	. .	. .	. .
nsierer Eisenbahn . . .	23	5 275	2 962	1 304	2 906	4 210	183	3 021	504	— 63·7	39 432	1 714	26 871	4 479	— 61·7
nsthalbahn	35	9 166	1 862	4 739	2 406	7 145	204	8 930	255	— 20·0	37 504	1 072	15 856	1 321	— 18·8
b.-Czern.-y B.(Oe.L.) Lemb.-Czern. .	267	31 741	31 736	52 361	144 383	196 744	737	265 022	993	— 25·8	1 042 924	3 906	1 295 015	4 850	— 19·5
b.-Czern.-y B.(Oe.L.) Czern.-Sucz. .	90	9 212	14 497	13 300	34 046	47 346	526	66 800	742	— 29·1	251 188	2 791	310 910	3 454	— 19·2
en-Vordernberger Bahn .	15	5 642	18 939	1 894	14 291	16 185	1 079	14 758	984	+ 9·7	100 491	6 699	83 784	5 586	+ 19·9
rische Grenzbahn	109	15 252	12 894	7 719	23 811	31 530	289	29 950	275	+ 5·1	189 344	1 737	189 027	1 734	+ 0·2
risch-Schlesische Centralb.	152	21 358	21 108	15 700	49 593	65 293	430	69 547	458	— 6·1	377 343	2 483	325 699	2 320	+ 7·0
titscheiner Localbahn . .	8	3 306	3 023	916	2 687	3 603	450	3 457	432	+ 4·2	20 842	2 605	20 761	2 595	+ 0·4
err. Local-Eisenbahn-Ges.	67	7 272	11 716	2 348	12 906	15 254	228	2 643	220	+ 3·6	111 561	1 665	25 787	2 149	— 22·5
erreich. lwestb. Garant. Strecke .	623	138 274	129 419	162 403	413 908	576 311	925	592 009	950	— 2·6	3 596 176	5 772	3 420 759	5 491	+ 5·1
erreich. lwestb. Ergänzungsnetz .	305	56 167	128 054	52 870	275 789	328 659	1 078	316 800	1 039	+ 3·8	2 129 659	6 982	2 101 896	6 891	+ 1·3
au-Friedländer Eisenbahn	33	6 384	10 311	2 940	20 112	23 052	699	23 885	724	— 3·3	157 662	4 778	148 717	4 507	+ 6·0
n-Priesen (Komotau) E.:															
lte Linien	155	14 032	31 670	12 050	67 563	79 613	514	82 367	531	— 3·2	538 111	3 472	563 823	3 638	— 4·6
ilsen-Eisenstein	97	8 897	19 123	6 546	31 772	38 318	395	37 857	390	+ 1·3	284 749	2 936	247 092	2 547	+ 15·3
-Duxer Eisenbahn . . .	155	12 863	43 926	11 836	76 822	88 658	572	78 561	507	+ 12·8	612 721	3 953	565 425	3 648	+ 8·4

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Juni 1882	Im Monat Juni 1882 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat Juni							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 30. Juni				Diff. pro Kilom. in Proc.
				1882				1881		Differz. pro Kilom. in Procent	1882		1881		
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Stauding-Stramberger Localb.	18	2 726	5 668	651	7 037	7 688	427	. .	. .	. .	41 725	2 318	. .	. .	.
Südnordd. Verbindungsbahn .	283	63 653	82 626	40 644	163 231	203 875	720	205 158	725	— 0·7	1 253 999	4 431	1 300 647	4 596	—
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	36 540	40 006	30 668	64 326	94 994	792	96 985	808	— 2·0	635 551	5 296	670 735	5 589	—
Vöcklabruck-Kammer Bahn .	9	2 147	191	1 213	292	1 505	167	. .	. .	. .	2 466	822	. .	. .	
Vorarlberger Bahn	96	33 791	17 009	14 186	25 587	39 773	414	35 687	372	+ 11·3	224 574	2 339	217 177	2 262	+
Wien-Aspanger Bahn . . .	80	31 260	4 147	21 521	8 119	29 640	370	. .	. .	. .	126 266	1 578	. .	. .	
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	15 442	42 364	9 185	67 615	76 800	1 129	78 907	1 160	— 2·7	398 296	5 857	443 501	6 522	— 1
Summe . .	9 060	2 188 621	2 546 821	2 230 518	6 825 647	9 056 165	1 000	8 716 646	998	+ 0·2	53 075 366	5 876	50 113 886	5 754	+
Ungarische Eisenbahnen.															
I. Kgl. Ungar. Staatsbahnen.	2 758	295 000	322 000	356 000	1 179 000	1 535 300	557	1 430 100	543	+ 2·6	8 565 777	3 171	7 840 986	2 989	+
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
Arad-Temesvárer Eisenbahn .	57	10 000	6 200	8 000	18 600	26 600	467	25 015	439	+ 6·4	123 023	2 158	130 675	2 293	+
Báttaszek-Dombovár-Zákány (Donau-Drau) Bahn . . .	166	10 000	10 000	6 000	24 000	30 000	181	29 688	179	+ 1·1	179 987	1 084	169 855	1 023	+
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Alföld-Fiumaner Bahn . . .	392	75 105	49 139	58 314	127 760	186 074	475	162 558	415	+ 14·5	1 010 638	2 578	902 018	2 301	+ 1
Arad-Körösthaler Bahn . . .	90	5 620	12 626	4 084	17 629	21 713	241	14 115	228	+ 5·7	101 653	1 129	78 399	1 265	— 1
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	23 011	22 819	21 216	68 467	89 683	309	91 370	315	— 1·9	528 126	1 821	501 424	1 729	+
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . .	68	14 965	21 059	8 264	41 738	50 002	785	56 517	831	— 11·6	292 306	4 299	297 314	4 372	—
Mohács-Fünfkirchner Bahn .	68	9 749	38 608	5 975	74 872	80 847	1 189	117 843	1 733	— 31·4	537 137	7 899	558 733	2 817	—
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	15 583	16 133	8 698	24 136	32 834	278	43 677	370	— 23·0	204 783	1 735	232 711	1 972	— 1
Szamosthaler Eisenbahn . .	45	4 786	5 692	3 218	5 456	8 674	193	. .	. .	. .	42 173	937	. .	. .	
Ungarische Nordostbahn . .	580	54 125	45 966	59 796	193 843	253 639	437	209 314	360	+ 21·4	1 223 707	2 110	1 098 700	1 894	+ 1
Summe . .	4 632	517 944	550 242	539 565	1 775 501	2 315 066	500	2 180 197	492	+ 1·6	12 809 310	2 800	11 810 815	2 670	+
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 302	1 320 179	1 044 362	1 585 249	4 722 056	6 307 305	1 190	6 318 126	1 199	— 0·8	36 678 424	6 918	35 733 494	6 783	+
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	9 060	2 188 621	2 546 821	2 230 518	6 825 647	9 056 165	1 000	8 716 646	998	+ 0·2	53 075 366	5 876	50 113 886	5 754	+
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 632	517 944	550 242	539 565	1 775 501	2 315 066	500	2 180 197	492	+ 1·6	12 809 310	2 800	11 810 815	2 670	+
Hauptsumme . .	18 994	4 026 744	4 141 425	4 355 332	13 323 204	17 678 536	931	17 214 969	934	— 0·3	102563100	5 424	97 658 195	5 307	+

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 65.

1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. August 1882.

Dieser Nummer liegt No. 16 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Unfälle auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach der Vereins-Statistik pro 1880.

Dem in No. 52 dieser Zeitung enthaltenen Artikel, welcher die vorstehende Ueberschrift trägt, werden in dem Aufsatz, welcher die Ueberschrift „Sicherheit des Betriebes auf den zum Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen Bahnen" trägt, in No. 59 dieser Zeitung einige unbegründete Vorwürfe gemacht.

In der Anmerkung unter dem genannten Aufsatz ist gesagt, Col. 243 f der Vereins-Statistik könne schon deshalb kein geeignetes Bild der Betriebssicherheit geben, da in derselben auch die in Folge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit eingetretenen Todesfälle und Verletzungen mitgezählt werden. „Wenn aber Personen in selbstmörderischer Absicht vor einen fahrenden Zug sich werfen oder Arbeiter von Eisenbahnwagen und Draisinen, während diese Wagen noch im Gang sind, herabspringen und so durch ihre eigene Unvorsichtigkeit verletzt werden, so können solche nicht mit zum Massstab für die Betriebssicherheit einer Bahn gebraucht werden."

Darauf ist zu erwidern, dass in Col. 243 f die Zahl der in selbstmörderischer Absicht getödteten oder verletzten Personen (cfr. Instruction zu Col. 240 b etc.) nicht mit enthalten ist, und dass die bei Weitem überwiegende Zahl aller im Eisenbahnbetrieb vorkommenden Unfälle durch eigene Schuld oder Unvorsichtigkeit der davon Betroffenen, und zwar vorzugsweise von Bahnbeamten und Bahnarbeitern, herbeigeführt wird. Es sind z. B. im Jahr 1880 auf den Deutschen Bahnen im Ganzen 2 141 Personen getödtet oder verletzt, darunter 1 750 durch eigene Schuld oder Unvorsichtigkeit, und zwar befanden sich unter den letzteren 1 389 Bahnbedienstete. Die Betriebssicherheit einer Bahn findet aber wesentlich darin ihren Ausdruck, ob unverschuldet oder durch eigene Schuld oder Unvorsichtigkeit eine verhältnissmässig grössere oder geringere Zahl von Personen beim Betriebe der Bahn verletzt oder getödtet ist.

In dem genannten Aufsatz ist ferner gesagt, es sei Eingangs des Artikels in No. 52 dieser Zeitung bemerkt, dass die Zahlen in Col. 243 f der Vereins-Statistik „einen geeigneten Massstab für die Sicherheit des Betriebes der verschiedenen Bahnen geben". Es erscheint als sehr auffallend, dass diese mit Anführungszeichen hervorgehobenen Worte unvollständig, also nicht correct wiedergegeben sind. Es fehlen nämlich am Schluss derselben die Worte „im Jahr 1880", woraus hervorgeht, dass jener Satz und die darauf folgende Gruppirung der Vereinsbahnen sich nur auf das Jahr 1880 bezieht, während der Aufsatz in No. 59 durch die incorrecte Wiedergabe jener Worte unberechtigter Weise andeutet und wiederholt betont, dass durch dieselben ein allgemeines Urtheil über die Betriebssicherheit der verschiedenen Bahnen auf Grund der Erfahrungen eines einzigen Jahres hätte ausgedrückt werden sollen. Alle Bemerkungen jenes Aufsatzes, welche sich gegen ein solches allgemeines Urtheil kehren, sind daher gegenstandslos.

Was den sonstigen Inhalt des genannten Aufsatzes anbetrifft, so ist mit Recht darin bemerkt, dass bei Beurtheilung der Schwierigkeiten und Gefahren des Eisenbahnbetriebes nicht allein die Zahl der gefahrenen Wagenachskilometer, sondern auch die Dichtigkeit des Verkehrs, die Stärke des Rangir- und Zechendienstes und andere Umstände zu berücksichtigen seien. Das ist richtig und der Artikel in No. 52 dieser Zeitung hat durchaus nicht den Zweck, denjenigen Verwaltungen, auf deren Bahnen im Jahr 1880 verhältnissmässig viele Unfälle vorgekommen sind, einen Vorwurf daraus zu machen oder allgemeine Schlussfolgerungen aus den Betriebsresultaten eines einzigen Jahres zu ziehen.

Eine Zusammenstellung der verschiedenen Vereinsbahnen in ähnlicher Weise, wie jener Artikel sie giebt, dürfte indessen trotz aller Einwände, welche der vorgenannte Aufsatz dagegen erhebt, als nützlich erscheinen, namentlich zu dem Zweck, um die Aufmerksamkeit derjenigen Verwaltungen zu erwecken, auf deren Bahnen verhältnissmässig viele Unfälle, wenn auch nur im Lauf eines einzelnen Jahres, vorgekommen sind. Dabei ist der Massstab, welchen die Vereins-Statistik annimmt, nämlich das Verhältniss der Zahl der getödteten oder verletzten Personen zur Zahl der gefahrenen Wagenachskilometer freilich kein unfehlbarer und in allen Fällen allein massgebender, aber doch immerhin der einfachste und verhältnissmässig zweckmässigste, der sich zur Anstellung eines Vergleichs zwischen den verschiedenen Bahnen anlegen lässt.

Um einen solchen auf die Dauer mehrerer Jahre bezüglichen Vergleich anzustellen, empfiehlt es sich selbstverständlich, die Resultate mehrerer Jahre zusammenzufassen. Eine solche Zusammenstellung für die 3 Jahre 1878, 1879, 1880, wofür bis jetzt die Vereins-Statistik nach dem neuen Schema vorliegt, findet sich im Nachstehenden für die grösseren Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, wobei aber die Bayerische Staatsbahn wegen ihrer berechtigten Eigenthümlichkeit bei Notirung der Unfälle und die Mehrzahl der Preussischen Staatsbahnen wegen ihrer veränderten Organisation und Eintheilung (wodurch ein Vergleich zwischen den verschiedenen Jahren ungemein erschwert wird) unberücksichtigt geblieben sind. Eine grosse Verschiedenheit bezüglich der Verhältnisszahl der Unfälle ist aus der nachstehenden Zusammenstellung auch bei solchen Bahnen zu bemerken, bei denen die relative Dichtigkeit des Verkehrs und die allgemeinen Verkehrsverhältnisse ziemlich gleichartig sind. H. T.

Bezeichnung der Bahnen.	Col. 243 f der Vereins-Statistik. Auf 1 Million Wagenachskilometer kamen Tödtungen u. Verletzungen			
	im Jahre			Sa. in 3 Jahren
	1878	1879	1880	
A. Deutsche Bahnen.				
Badische Staatsbahnen	0,277	0,352	0,335	0,964
Main-Neckarbahn	0,256	0,205	0,128	0,589
Oldenburgische Staatsbahnen	0,151	0,188	—	0,339
Sächsische Staatsbahnen	0,144	0,201	0,119	0,464
Elsass-Lothringische Bahn	0,361	0,370	0,200	0,931
Württembergische Staatsbahnen	0,292	0,270	0,195	0,757
Bergisch-Märkische Bahn	0,277	0,332	0,236	0,845
Halle-Sorau-Gubener Bahn	0,097	0,218	0,214	0,529
Oberschlesische Bahn	0,416	0,438	0,186	1,040
Berlin-Dresdener Bahn	0,627	0,462	0,164	1,253
Rhein-Nahebahn	0,340	0,303	0,112	0,755
Altona-Kieler Bahn	0,090	0,112	0,146	0,348
Schleswigsche Bahn	—	0,082	0,082	0,164
Berlin-Anhaltische Bahn	0,144	0,102	0,055	0,301
Berlin-Görlitzer Bahn	0,463	0,537	0,201	1,201
Berlin-Hamburger Bahn	0,099	0,095	0,088	0,282
Berlin-Stettiner Bahn	0,231	0,100	0,052	0,383
Braunschweigische Bahn	0,156	0,167	0,175	0,498
Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	0,290	0,292	0,188	0,770
Hessische Ludwigsbahn	0,256	0,166	0,316	0,738
Köln-Mindener Bahn	0,296	0,214	0,268	0,778
Lübeck-Büchener Bahn	0,138	0,330	0,322	0,790
Märkisch-Posener Bahn	0,174	0,141	0,108	0,423
Mecklenburg. Friedrich-Franzbahn	0,171	0,113	0,165	0,449
Ostpreussische Südbahn	0,251	0,130	0,153	0,534
Pfälzische Bahnen	0,079	0,099	0,095	0,273
Rechte-Oder-Ufer Bahn	0,489	0,212	0,309	1,010
Rheinische Bahn	0,370	0,371	0,305	1,046
Thüringische Bahn	0,138	0,132	0,076	0,346
Werrabahn	0,050	0,197	0,191	0,438
B. Oesterr.-Ungar. Bahnen.				
Alföld-Fiumaner Bahn	0,094	0,282	0,375	0,751
Aussig-Teplitzer Bahn	0,228	0,231	0,170	0,629
Böhmische Nordbahn	0,051	0,106	0,048	0,205
Böhmische Westbahn	0,176	0,077	0,024	0,277
Buschtêhrader Bahn	0,163	0,098	0,104	0,365
Galizische Carl-Ludwigbahn	0,139	0,142	0,227	0,508
Kaiser Ferdinands Nordbahn	0,081	0,081	0,094	0,256
Kaiser Franz-Josefbahn	0,452	0,431	0,140	1,023
Kaiserin Elisabethbahn	0,069	0,182	0,149	0,400
Kaschau-Oderberger Bahn	0,098	0,209	0,150	0,457
Kronprinz Rudolfbahn	0,322	0,538	0,359	1,219
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	0,291	0,380	0,291	0,962
Oesterreichische Nordwestbahn	0,189	0,218	0,209	0,616
Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	0,156	0,145	0,131	0,432
Pilsen-Priesener Bahn	0,168	—	0,144	0,312
Oesterreichische Südbahn	0,095	0,192	0,129	0,416
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	0,299	0,210	0,398	0,907
Theissbahn	0,199	0,110	0,180	0,489
Ungarische Nordostbahn	0,183	0,285	0,251	0,719
Ungarische Westbahn	0,071	0,201	0,355	0,627
Ungarische Staatsb., Nördliche Linien	0,277	0,273	0,117	0,667
„ „ Oestliche „	0,189	0,148	0,154	0,491

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Breslau.*)

Festlichkeiten des ersten Tages (31. Juli).

Die Reihe der geselligen Veranstaltungen, mit denen das leitende Comité seine Gäste, die Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen überraschte, wurde am 31. Juli durch ein Festmahl in der neuen Börse eröffnet. In dem weiten Saale, den sonst ein anderer Geist erfüllt, als der Coniferengeist, wurde man von frischer Waldluft begrüsst, von dem Dufte, den unzählige Tannen- und Nadelholzkränze, an Pfeilern und Gallerien gruppirt und zu Festons geschlungen, ausströmten. Die Decoration des Saales hatte Herr Baumeister Barchewitz angeordnet. Von mächtigen Guirlanden umschlungen zierten die Wappen der Deutschen Staaten und der Freien Städte sowie der zum Verein gehörigen Staaten die Brüstungen der Gallerie und von der Decke herab senkten sich vier mächtige Banner nach den vier Ecken des Saales, je zwei in den Deutschen und zwei in den Oesterreichischen Reichsfarben. Zahlreiche Fahnen an den Pfeilern und Wandleuchtern erhöhten den Schmuck des Saales, der den freundlichsten Eindruck machte. Im Hintergrunde, der Eingangsthür gegenüber, war eine Wand aus Purpurstoff gespannt, die mit goldenen Adlern und Kronen verziert war, und vor dieser Wand standen, von Blumen umgeben, auf hohen Sockeln die Büsten der Kaiser von Deutschland und Oesterreich. Eingänge, Treppenaufgänge und selbst die Mauern des Nachbargrundstückes am Hofe waren mit Sträuchern und Nadelholz dicht besetzt — kurz, das Comité hatte Alles aufgeboten, den Aufenthalt zu einem angenehmen zu gestalten. — Die zahlreiche Gesellschaft sass an drei Langtafeln und einer Quertafel, in deren Mitte zwischen dem Herrn Oberpräsidenten und dem Oberbürgermeister der Stadt der gegenwärtige Präsident des Vereins, Herr Geheimer Rath Simon, Platz genommen hatte. Die Trautmann'sche Capelle hatte die Tafelmusik übernommen; ob man von dem Engagement der Militärcapellen abgesehen hat, weil doch die Eisenbahnvertreter recht eigentliche Anhänger des Fortschritts sind? Der Krönungsmarsch aus den Folkungern mit seinen schwungvollen Klängen eröffnete die Tafel, die Jubelouverture folgte, mit den mächtigen Harmonien des „Heil Dir im Siegerkranz" am Schluss. Das Menu, aus acht Gängen bestehend, ohne die unvermeidlichen Environs von Dessert, Butter und Käse, Kaffee u. s. w. war in vorzüglicher Qualität vorbereitet und machte der Börsenöconomie alle Ehre.

Die Akustik des Börsensaales lässt viel zu wünschen; für die Zwecke des Hauses ist dies von grossem Vortheil, denn wer genöthigt wäre, Alles zu hören, was in einer Börsenstunde gesprochen wird, wäre wohl leicht geneigt, es den Göttern vorzuwerfen, dass sie ihn mit normalem Gehör ausgestattet haben; aber anders ist es, wenn hervorragende Männer zu einem Auditorium sprechen, das gern ihren Worten lauschen will. Da war es denn sehr schwer, den Rednern, welche die üble Eigenschaft des Locals in Bezug auf die Akustik nicht kannten, zu folgen. Die Reihe der Trinksprüche eröffnete der Herr Geheimrath Simon auf das Wohl des Landesherrn. Er betonte die Allen aus dem Herzen kommende Liebe zum Monarchen, zu dem erhabenen Kaiser, der nicht blos in Deutschland, sondern weit über dessen Grenzen hinaus hochgefeiert ist, der grade jetzt, wo jenseits des Mittelmeeres die eiserne Sprache der Geschütze klingt, sich als Fürst des Friedens vor aller Welt zeigt, der unter dem Wahlspruche „si vis pacem, para bellum" durch seine starke Armee den Frieden aufrecht erhält und der in diesem Frieden den Arbeiten für die Wohlfahrt der Völker, der Fortentwickelung des Eisenbahnwesens seine Sorgfalt zuwendet. Diese Sorgfalt hat er bei dem Bau der Berliner Stadtbahn, beim Bau der Gotthardbahn, dieser grossen Weltstrasse, die die Alpen durchbricht, an den Tag gelegt; beide Unternehmungen, Riesenwerke unserer Zeit, hat der Kaiser mit seiner Fürsorge unterstützt. In dankbarer Anerkennung weihte ihm der Redner das erste Glas, und die Versammlung stimmte begeistert in das dreifache Hoch ein. Die Nationalhymne wurde hierauf von den Versammelten stehend gesungen.

Herr Hofrath Gross von der Oesterreichischen Nordwestbahn war der nächste Redner. Er erinnerte daran, dass die Versammlung diesmal in einer Provinz tage, welche von der Natur reich gesegnet, von blühender Industrie erfüllt und durch sie hochcultivirt sei, in einer Provinz, in der der Pflug, der Hammer und das Fäustel zusammen schaffen und aus der Millionen Tonnen der schwarzen Diamanten die Geleise der Bahnen beleben. Diese Provinz hat die Vereinsmitglieder gastlich aufgenommen und als ihr Vertreter hat der Herr Oberpräsident v. Seydewitz, der, getragen von der Gunst des Monarchen und der Liebe der Einwohner, das höchste Interesse für die Eisenbahnen bethätigt, den Verein heute bereits in seiner Versammlung begrüsst. Dem Herrn Oberpräsidenten gilt daher das dreifache Hoch. Selbstredend war auch hier die Versammlung mit vollen Gläsern und voller Stimme zum Einstimmen bereit. Der Herr Oberpräsident dankte dann für die freundlichen Worte und glaubte annehmen zu dürfen, dass das ihm gespendete Lob zum Theil seinem Amte, zum Theil der Provinz gelte, die er vertritt; doch solle ihn dies nicht hindern, auch seinen persönlichen Dank auszusprechen, den er gern dem Verein zolle, welcher in dreissigjähriger Arbeit Erfolge erzielt habe, für die ihm das ganze Land zu Dank verpflichtet sei. An diesen Dank knüpfte der Redner den Wunsch, es mögen sich die Erfolge fort und fort mehren, und in diesem Sinne trinke er auf das Wohl der versammelten Vertreter der Deutschen Eisenbahnen.

Der Herr Oberbürgermeister Friedensburg begrüsst nunmehr die Gäste Namens der Stadt. Er begann mit dem Bedauern, dass ihm das Wort zu ergreifen nicht früher möglich war, doch wolle er nicht zögern, zu erklären, dass die erste Kunde von der Abhaltung der Versammlung in Breslau von der Bürgerschaft mit lebhafter Sympathie begrüsst worden sei. Liegen wir auch abseits von der grossen Strasse, die die Cultur zu schreiten pflegt, können wir auch nicht leugnen, dass Vieles an unseren Strassen und Plätzen noch zu bessern ist, trägt auch die Nähe der Russischen Grenze nicht dazu bei, unser Renommée auswärts zu heben, so ist unsere Freude um so grösser, eine so illustre Versammlung in unsern Mauern tagen zu sehen, und diese Ver-

*) Wir entnehmen den nachstehenden Festbericht im Auszug der „Breslauer Zeitung", deren Redaction die Freundlichkeit hatte, solche den Mitgliedern des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu widmen. Die Redaction.

sammlung wird uns vielleicht das Zeugniss nicht versagen, dass Breslau besser sei als sein Ruf. (Lebhafte Zustimmung.) Wir haben aber doch manches Sehenswerthe, — Redner ladet die Gäste zur Besichtigung des Rathhauses ein —, wir haben schöne Parks und herrliche Promenaden, — und alles das geschaffen aus der eigenen Initiative unseres Bürgerthums. Nehmen Sie die Herzlichkeit des Empfanges als Ersatz für die Naturschönheiten, die wir Ihnen nicht bieten können. Diejenigen Herren, welche bei der früheren Versammlung 1855 in Breslau gewesen waren, werden hier Vieles verändert finden. — Tempora mutantur et nos mutamur in illis — das ist leider unser aller Loos; Alles ändert sich, Eines aber ist unverändert geblieben, das ist das Streben dieses Vereins, mit allen Kräften Fortschritte im Eisenbahnwesen zu schaffen, die für Staat, Vaterland, für die ganze Civilisation bleibenden Werth behalten. In Anerkennung dessen gilt sein Hoch dem Verein Deutscher Eisenbahnen. Dass auch dieses Hoch insbesondere in den Kreisen der Breslauer Theilnehmer begeisterten Anklang fand, bedarf wohl keiner Erwähnung. Kurze Zeit darauf erhob sich Herr Ministerialdirector von Tolnay, Generaldirector der Ungarischen Bahnen, um in jenem so sympathischen Dialect, der die Oesterreichischen Deutschen sofort kennzeichnet, der Stadt ein Glas zu weihen. Er begann mit seiner Wahrnehmung, dass fast alle Städte in der letzten Zeit bedeutende Fortschritte gemacht haben, wobei allerdings der Vandalismus mit der Verschönerung oft Hand in Hand gegangen ist. Breslau hat sich davon frei gehalten, seine alten Denkmäler den alles nivellirenden Prätensionen zum Opfer zu bringen und so sehen wir hier die Bauten der Vergangenheit neben den Erscheinungen neuer Schönheit. Und da alles aus der Bürgerschaft heraus so gerathen ist, gilt dieser und der Stadt sein Hoch, der Stadt, welche er als eine der schönsten der mittleren Hauptstädte Europas bezeichnete. Die Zeit, welche für das Diner festgesetzt war, war unbemerkt fast absorbirt und noch liess das Menu, sowie das musikalische Programm, aber auch die Versammlung keine Erschöpfung spüren. Herr Geheimrath Grapow (Rechte-Oderufer Eisenbahn) giebt noch den Gefühlen Ausdruck, die in Aller Herzen leben für den gegenwärtigen Leiter des Vereins, aber er will auch in Freundschaft der früheren Präsidenten der Generalversammlung, der Herren Directoren Fournier und Schrader gedenken, welche durch die Ereignisse (Verstaatlichung) veranlasst wurden, von der Leitung des Vereins abzutreten. Zum Schluss toastet Herr Regierungsrath Grosch aus Darmstadt (Main-Neckarbahn) speciell auf den neuen Präsidenten. Der Redner ging davon aus, dass er nicht alle Sprichwörter wahr gefunden habe, und so habe auch hier der Spruch, dass aller Anfang schwer sei, sich nicht bewährt, denn der Herr Geheimrath Simon, der jetzt zum ersten Male die Versammlungen leitet, habe dies mit solcher Umsicht, Ruhe und so grossem Geschick begonnen, dass er (der Redner) dem Verein nur zu solchem Präsidenten gratuliren könne. Dem neuen Präsidenten des Vereins galt deshalb sein Hoch, in welches alle Anwesenden freudig einstimmten. Die Stimmung war inzwischen so lebhaft geworden, dass ein von der Capelle gespieltes Potpourri von Conradi — Kriegsraketen — viele begeisterte Mitsänger fand, welche besonders die „Wacht am Rhein“ vollstimmig begleiteten.

Nun war es höchste Zeit zum Aufbruch, wenn anders der Scheitniger Park, dessen Besichtigung im Programm stand, noch bei Tageslicht erreicht werden sollte. Der Himmel, der dem Feste bald gedroht, bald gelächelt hatte, der sogar während des Mahles — einen Jupiter pluvius losgelassen hatte, — war zu der Ueberzeugung gekommen, dass den Eisenbahnleuten mindestens dasselbe Recht zustehe, wie dem Jubiläumsrennen und er liess den Abend in voller Klarheit hereinbrechen. Nachdem Herr Geh. Rath Grotefend von der Oberschlesischen Eisenbahn daran erinnert, dass dem Vereine heut ausser dem Diner noch andere Genüsse in Aussicht stehen, wurde aufgebrochen. Prächtige Equipagen, etwa 56 an Zahl, führten die Theilnehmer in langem Zuge von der Börse über den Schweidnitzer- und Ohlauer Stadtgraben, die Lessingbrücke, Adalbert-, Paul-, Thiergartenstrasse bis zur Schwoitscher Chaussee, wo ein Theil der Festtheilnehmer unter der Führung des Herrn Oberbürgermeisters durch das Bandewäldchen in den Park eintrat, während der andere Theil bis zum Wagenplatz fuhr. Die Vereinigung fand an der Restauration statt, wo Bier zur Labung bereit stand. Das Publikum hatte für den Zug neugierig an den Kreuzungspunkten Spalier gebildet, es war der dritte Aufzug in kurzer Frist, aber er hatte nichts von dem buntscheckigen Treiben der Studenten oder von dem modern-vornehmen des Rennvereins, — es war ein Zug ernster Männer, die nach ernster Arbeit und nach dem Genusse eines opulenten Mahles heiter in die Welt schauten und die Schönheiten der Wege, über die sie geleitet wurden, gern und laut anerkannten.

Die Rückfahrt ging über die Fürstenstrasse, und gegen 9 Uhr wurde die Liebichshöhe erreicht, welche im Glanze bunter Lichter — im Innern des Thurmes entzündet — und aller der Gasflammen, die sie krönen, erstrahlte. Besonders schön machte sich ein Kranz von Flämmchen, welcher um das grosse Bassin gelegt war, dessen Fontaine in bengalischem Lichte glänzte und den Gästen Bewunderung für die Reize der Breslauer Promenaden einflösste. Damit war der schönste Abschluss eines schönen Tages geboten, der den Theilnehmern noch lange in freundlicher Erinnerung bleiben wird.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 21. August 1882. (Politische Wochenschau. Secundärbahn Hundsfeldt-Trebnitz. Erfurt-Ritschenhausener Eisenbahn. Weichselstädtebahnen. Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn. Stargard-Cüstriner Bahn. Vermehrung des Wagenparks der Königlich Preussischen Staatsbahnen. Veränderungen in höheren Betriebsstellen. Die Entgleisung bei Wesel und die Bestimmungen betreff der Bandagenbefestigung. Die Gotthardbahn. Beschwerden-Statistik. Zugverspätungen und Unfälle im Juni. Ober-Regierungsrath v. Caprivi †.)

Die Orientalischen Angelegenheiten spitzen sich immer mehr auf zwischen England und der hohen Pforte bestehende Differenzen zu und die Verhandlungen der in Constantinopel tagenden Conferenz ruhen vertagt; obgleich die Türkei den Wunsch ausgesprochen hat, die Berathungen fortzusetzen, sind die Delegirten der Europäischen Mächte doch zunächst dahin instruirt worden, an der Vertagung der Conferenz festzuhalten. Infolge dessen ist auch die Ruhe in unseren politischen Kreisen eine noch grössere geworden, als sie schon seit Monaten ist. Innerhalb der Deutschen Reichsämter und der Preussischen Ministerien sind zwar die Arbeiten, die den in nicht allzu ferner Zeit wieder zusammentretenden parlamentarischen Körperschaften vorgelegt werden sollen, nahezu fertig gestellt und namentlich wird hervorgehoben, dass diejenigen Arbeiten, bei denen ein Zusammenwirken des Preussischen Finanzministers und des Ministers der öffentlichen Arbeiten nothwendig ist, aufs Beste gefördert werden konnten. Auch mehren sich die Vorbereitungen für die Neuwahlen zum Preussischen Abgeordnetenhause zwar schon, im Grossen und Ganzen aber ist eine ferienmässige politische Ruhe an der Tagesordnung.

Für den Bau der Secundärbahn Hundsfeldt-Trebnitz beabsichtigt die Direction der Rechte-Oder-Ufer-Bahn, dem „Berliner Actionair“ zufolge, noch im Laufe des August bezw. nach Aberntung der Feldfrüchte vorzugehen.

Die Arbeiten an der Bahn Erfurt-Ritschenhausen sind dagegen schon soweit gefördert, dass bereits regelmässige Arbeitszüge zur Herbeischaffung des Materials kursiren; als offizieller Einweihungs- und Eröffnungstermin der Theilstrecke Suhl-Grimmenthal konnte denn auch schon der 1. December d. J. in Aussicht genommen werden.

Für die Weichselstädtebahnen war als Eröffnungstermin der ganzen Bahn der 1. November k. J. genannt worden, die höheren Baubeamten der Strecke glauben jedoch, dass schon mit dem 15. August 1883 die Eröffnung der ganzen Bahn wird erfolgen können; einzelne Theilstrecken werden selbstverständlich noch früher dem Verkehr übergeben werden.

Auf der Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn hat die landespolizeiliche Begehung der Strecke Weida bis zur Weimarischen Landesgrenze stattgefunden und wie der „Berliner Actionair“ glaubt, steht der Beginn des Baues innerhalb des Weimarischen Bezirks nunmehr in der Kürze bevor.

Betreffs der Stargard-Cüstriner Eisenbahn meldeten wir am 11. d. in No. 61 dieses Blattes, dass eine Vertagung der Eröffnung bis Ende dieses Monats habe festgesetzt werden müssen, aus Soldin wird diesbezüglich neuerdings gemeldet, dass am 22. d. M. die landespolizeiliche Abnahme der genannten Bahn, innerhalb des dortigen Regierungsbezirks, stattfindet und sich hieran die Abnahme der ganzen Bahn anschliessen wird.

Als wichtigstes Mittel, einer Wiederkehr der Waggonmangel-Calamität vorzubeugen, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten (wie die „Vossische Zeitung“ berichtet) angeordnet, den Wagenpark der Preussischen Staatsbahnen um 1 200 offene und 500 bedeckte Güterwagen zu vermehren, von denen die ersteren eine Tragfähigkeit von 12½ t haben. Ferner haben sich die Eisenbahn-Directionen im Osten der Monarchie mit den Zuckerfabriken in Verbindung zu setzen, um den Umfang der Rübentransporte festzustellen und darnach die Wagengestellung so anzuordnen, dass durch Einlegung von Extrazügen und durch möglichste Benutzung der nach den Kohlenrevieren zurückkehrenden leeren Wagen der gesammte Rübenverkehr mit einem Minimum von Wagen bewältigt werden kann. Aehnliche Anordnungen haben betreffs der Kartoffelernte platzzugreifen. Sodann sind die Eisenbahn-Directionen angewiesen worden, den Bezug von Betriebskohlen schon jetzt zu bewerkstelligen, damit keine Collision dieser Transporte mit denen des Privatverkehrs stattfinde. Eine von der Oberschlesischen Eisenbahn-Direction erfolgte Anregung, wonach der erhöhte Wintertarif für Kohlensendungen schon mit dem 1. September eintreten soll, damit auch das Privatpublikum genöthigt werde, seinen Bedarf früher zu decken, ist bis jetzt vom Arbeitsminister noch nicht acceptirt worden.

Bezüglich der Veränderungen in den höheren Betriebsstellen der inländischen Eisenbahnen, deren wir schon in No. 61 dieses Blattes Seite 799 Erwähnung thaten und mit Hinsicht auf die von uns dort schon avisirte Begründung einer neuen Königlichen Eisenbahn-Direction in Erfurt, erfährt der „Berliner Actionair", dass derselben auch die gegenwärtig der Eisenbahn Direction Berlin unterstehende Halle-Sorau-Gubener E. unterstellt werden würde. Die „Neue Preussische (Kreuz-) Zeitung" meldet, dass ausserdem im Bezirke dieser Direction folgende Betriebsämter errichtet werden: Berlin für die Strecken Berlin-Halle, Bitterfeld-Leipzig und Jüterbog-Röderau; Dessau vorläufig für die Strecken Zerbst-Bitterfeld, Cöthen-Dessau, Rosslau-Wittenberg-Falkenberg und Falkenberg-Kohlfurt, späterhin wahrscheinlich noch Zerbst-Magdeburg; Weissenfels für die Strecken Weissenfels-Zeitz, Barneck-Gera-Eichicht, später auch für die Neubau-Strecke von Eichicht nach der Bayerischen Grenze; Erfurt für die Strecken Halle-Erfurt und Leipzig-Korbetha; Cassel für die Strecken Erfurt-Bebra-Cassel, Dietendorf-Ilmenau, Gotha-Leinefelde und Gotha-Ohrdruf.

Gelegentlich der Entgleisung, welche der Eisenbahnzug vom Oberrhein nach Holland am 8. d. M. nächst Bahnhof Wesel erlitt und durch einen Bandagenbruch veranlasst wurde, wird offiziös daran erinnert, dass für die Preussischen Staatsbahnen die Anordnung besteht, für neu anzufertigende, resp. für neu aufzuziehende Bandagen ein System der Bandagenbefestigung zu benutzen, welches das Wegschleudern der Stücke einer gesprungenen Bandage verhütet. Im Falle bei Rädern dieses Systems ein Bandagenbruch eintritt, können keine Folgen entstehen, wie sie bisher vorgekommen sind.

Hinsichtlich der von uns schon in No. 63 dieses Blattes erwähnten Viehtransporte von Italien durch den Gotthardtunnel nach Deutschland erfahren wir weiter, dass nunmehr auch Italienisches Schlachtvieh in Frankfurt a/M. und in Strassburg i/E. zu Markte gebracht worden ist. An leitender Stelle innerhalb der Reichsverwaltung beobachtet man diesen Verkehr mit lebhaftem Interesse, indem man hofft, dass so unsere weniger bemittelten Classen mit gesundem Fleisch versorgt werden können, wozu eine bereits beschlossene Tarifermässigung directer Fleischtransporte von Italien nach Deutschland nicht wenig beitragen dürfte.

An Beschwerden gegen Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen sind, wie der „Staats-Anzeiger" meldet, im ersten Halbjahr dieses Jahres beim Reichs-Eisenbahnamt 135 Stück eingelaufen. Von diesen beziehen sich 19 auf den Personenverkehr, 85 auf den Güterverkehr und 31 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 9, als unbegründet zurückgewiesen 16, auf den Rechtsweg verwiesen 10, wegen mangelnder Zuständigkeit der Reichsgewalt nicht zur Cognition gezogen 35. Die übrigen 65 wurden zum grössten Theil mit Rücksicht auf die darin behandelten Gegenstände zur directen Erledigung an die zuständigen Eisenbahn-Verwaltungen abgegeben. Beschwerden sind überhaupt gegen 27 Eisenbahn-Verwaltungen vorgebracht.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juni d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 44 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 29 425,68 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 13 140 Courier- und Schnellzüge, 95 878 Personenzüge, 53 038 gemischte Züge und 83 189 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 728 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 31 923 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 655 675 791 Achskm bewegt, von denen 205 396 721 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 162 056 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 879 oder 0,54 pCt. (gegen 1,58 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,23 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 393 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 486 Verspätungen (= 0,30 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,66 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 150 239 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 168 oder 0,78 pCt., mithin 0,48 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 120 Anschlüsse versäumt (gegen 299 in demselben Monat des Vorjahres und 322 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Verwaltungen nach dem Verhältniss der auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Weimar-Geraer Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 1 Verspätung) mit 0,50 pCt., die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00 pCt., die Rechte Oder-Ufer Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 2 Verspätungen) mit 2,00 pCt., die Königliche Eisenbahndirection zu Köln (linksrheinische) (33 Anschlussversäumnisse auf 99 Verspätungen) mit 3,00 pCt., während die Königliche Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinische) (1 Anschlussversäumniss auf 38 Verspätungen) mit 38,00 pCt. und die Württembergischen Staatseisenbahnen (2 Anschlussversäumnisse auf 77 Verspätungen) mit 38,50 pCt., die letzten Stellen einnehmen, und bei 6 Verwaltungen, welche Zugverspätungen berichtet haben, Anschlussversäumnisse nicht eingetreten sind.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juni d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 1 Entgleisung und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 14 Entgleisungen und 15 Zusammenstösse in Stationen und 136 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 142 Personen verunglückt, sowie 14 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 83 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 17 044 633 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet und 2 verletzt. (Davon entfällt auf die Berlin-Görlitzer Eisenbahn und die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Hannover je 1 Tödtung und auf die Oberschlesische Eisenbahn und die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin je 1 Verletzung); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 20 getödtet und 56 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 26 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 6 getödtet und 10 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 15 Personen getödtet und 1 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 23 461,15 km Betriebslänge und 574 017 065 geförderten Achskilometern) 116 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische) (18), die Oberschlesische Eisenbahn (16) und die Badischen Staatseisenbahnen (13); auch verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind auf den vorgenannten Bahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 4 670,26 km Betriebslänge und 73 253 421 geförderten Achskilometern) 8 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Berlin-Hamburger Eisenbahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Ostpreussische Südbahn (je 2 Fälle); auch sind verhältnissmässig auf diesen Bahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 137,64 km Betriebslänge und 8 405 305 geförderten Achskilometern) 2 Fälle und zwar auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Unter-Elbeschen Eisenbahn (je 1 Fall).

Wir wollen den Bericht nicht schliessen, ohne an dieser Stelle des Ablebens eines höchst verdienten Eisenbahnbeamten mit lebhaftem Bedauern zu gedenken. Am 9. d. M. starb zu Köln am Rhein der Dirigent der zweiten Abtheilung der dortigen (rechtsrheinischen) Eisenbahn-Direction, Ober-Regierungsrath **v. Caprivi.** Derselbe hat ein Alter von nur 46 Jahren erreicht. Herr v. Caprivi war in der letzten Zeit der Selbstständigkeit der Köln-Mindener Bahn das vom Staat nach altem Recht zu ernennende Mitglied der Direction. Herr v. Caprivi galt stets als ein umsichtiger und tüchtiger Arbeiter, und Alle, die je mit ihm zusammentrafen, werden auch dem liebenswürdigen Menschen ein freundliches Andenken bewahren.

Ausstellung

des Niederländischen Vereins für Local- und Strassenbahnen zu Arnheim vom 31. Juli bis 6. August 1882.

Im Anfange des vorigen Jahres wurde durch die Vorstände verschiedener Strassenbahn-Gesellschaften der „Niederländische Verein für Local- und Strassenbahnen" zur Förderung der Localbahnen etc. und Verfolgung der gemeinsamen Interessen gegründet und fand eine solche Aufnahme, dass schon nach Verlauf von circa 1½ Jahren 11 Eisenbahngesellschaften und circa 150 Private demselben beigetreten waren. Der jährliche Beitrag beträgt für eine Gesellschaft 25 fl. = 42,50 ℳ, für den Privaten 10 fl. = 17 ℳ.

In den vierteljährig abzuhaltenden Generalversammlungen werden Vorträge und gemeinsame Berathungen gehalten und werden die Protocolle über diese Versammlungen und sonstiges Wissenswerthe in einer Vierteljahrsschrift, welche durch den Secretär des Vereins Herrn H. Boers redigirt wird, veröffentlicht.

Mit der am 31. Juli und 1. August in Arnheim stattgehabten Generalversammlung hatte der Verein eine Ausstellung von auf das Localbahnwesen etc. bezughabenden Gegenständen verbunden, welche, obgleich erst circa 2 Monate vor der Eröffnung der Plan dazu bekannt gemacht wurde, doch von circa 80 Ausstellern beschickt war.

Die Ausstellung wurde durch Se. Excellenz den Minister für Handel etc. Herrn Klerck mit einer kurzen Anrede, worin er auf den grossen Nutzen hinwies, den bereits die Local- und Strassenbahnen namentlich dadurch gestiftet hätten, dass fast

alle irgendwie bedeutenden Plätze durch dieselben mit den Vollbahnen in Verbindung gebracht seien, eröffnet. Ihm antwortete der Präsident des Vereins, Herr Hamelink, indem er betonte, dass gerade das Wohlwollen und die Unterstützung, welche die Unternehmungen seitens des Herrn Ministers und den sonstigen Behörden gefunden, es zu Wege gebracht hätten, dass heute die Localbahnen in Holland die grösste Ausdehnung gegenüber allen Staaten Europas gewonnen hätten und dass die Prosperität der meisten Anlagen beweise, welcher Nutzen sowohl für das Publikum als auch für die Actionäre aus denselben erwachse. Sodann wurde unter Führung des Vorstandes zur Besichtigung der Ausstellung geschritten.

Dieselbe zerfiel in 10 Gruppen.

Die erste Gruppe umfasste den Unterbau und war durch eine Anzahl Zeichnungen der Anlagen von Localbahnen, Brücken, Viaducte etc. veranschaulicht.

In der zweiten Gruppe „Oberbau" fanden wir Zeichnungen und Modelle der bekannten Oberbausysteme von Demerbe, Haarmann und andere, wovon die nach dem Systeme von Heusinger von Waldegg und die nach den noch nicht zur Anwendung gekommenen Systemen von Verhousen, Ingenieur der Niederländischen Centralbahn, besondere Achtung verdienten. Beide Systeme wurden in der auf der Besichtigung folgenden Versammlung besprochen und zwar das von Heusinger von Waldegg durch Herrn Moeller, Ingenieur zu Hannover, das von Verhousen durch Herrn Nierstrass, Ingenieur zu Utrecht Es wurde durch Herrn Moeller hervorgehoben, dass das Heusinger-System sich vor allen andern durch Einfachheit und Solidität und dadurch auszeichne, dass Schiene und Langschwelle gleichsam aus einem Gusse beständen und die Pflasterung sich in denkbar günstigster Weise den Schienen anschliesse, ausserdem die Verlegung wenig Arbeit erfordere. Es besteht im Wesentlichen aus zwei in einander greifenden Schienen, welche in ihrem Untertheile zusammen eine Langschwelle bilden, während der Kopf der einen Schiene als Fahrschiene und die andere Schiene als Zwangsschiene dient. Die Querverbindung wird durch ein hochkantig gestelltes Flacheisen gebildet. Der Vorwurf, den man dem Systeme gemacht, dass sich die Schienen nicht so walzen liessen, dass sie ineinander passen, wie dies zur Stabilität erforderlich ist, wurde durch die ausgestellten Schienen vollauf widerlegt.

Das System Verhousen besteht aus eisernen Querschwellen, auf denen hohe eiserne Stühle angebracht sind, auf welchen die Vignolschiene und die aus einem Winkeleisen bestehende Zwangsschiene ruht. Die Befestigung des Stuhles mit der Schwelle geschieht durch Schrauben und Kramplatten, die des Stuhles mit der Schiene durch Haken, welche in eine unten am Stuhle befindliche Oeffnung eingreifen und oben den Schienenfuss umklammern und durch die durch den Stuhl gehende Schraube angezogen werden, wodurch die Schiene keilartig auf den Stuhl gepresst wird. Der Stuhl wird nur angewendet auf gepflasterten Strassen, um den Pflastersteinen ein gutes, vom Oberbau vollständig unabhängiges Unterlager zu geben, da zwischen Schwelle und Unterkante Pflastersteine noch eine Sandschicht von 7 bis 10 cm sich befindet. Ausserhalb der gepflasterten Strassen liegt die Schiene direct auf der Schwelle und wird mit dieser in bekannter Weise befestigt. Ebenso wird auch die Zwangsschiene nur da angebracht, wo sie durchaus nothwendig erscheint. In der Discussion wurde das neue System zu Gunsten der Langschwellensysteme bekämpft und besonders durch den Director der Snider'schen Strassenbahn das Demerbe'sche System als durchaus praktisch gepriesen. — Es fanden sich ausserdem in dieser Gruppe diverse hölzerne und eiserne Lang- und Querschwellen, sowie die zur Legung des Oberbaues erforderlichen Instrumente und Handwerkszeuge und die verschiedenartigsten Waagen ausgestellt.

Aus Deutschland waren besonders die Firmen H. Gruson zu Buckau-Magdeburg durch Herzstücke und Weichen und von Coelln zu Hannover durch verschiedene Modelle zu Strassenbahnen vertreten. Noch ganz besondere Beachtung fand ein Modell zu einer selbstständigen Ausweichung der sich kreuzenden Wagen auf der eingeleisigen Giessbachbahn, ausgestellt durch Herrn Ingenieur M. Paulsen zu Siegen. Herr Paulsen erklärte in seinem in der Versammlung über die Giessbachbahn gehaltenen Vortrage an der Hand des Modelles, wie durch die verschiedene Anbringung der Radflanchen, und zwar an dem einen Wagen an der inneren, an dem andern Wagen an der äusseren Radseite und durch genaue Bemessung der Zugseillängen diese Ausweichung erreicht sei.

Die dritte Gruppe „Signale etc." zeigte eine grosse Menge der verschiedenartigsten elektrischen Apparate, sowie das Telephon in allen bekannten Varietäten durch verschiedene Holländische Firmen vertreten, dann auch verschiedene Dampfpfeifen und Glocken-Signalvorrichtungen von Dulken in Düsseldorf.

In der vierten Gruppe „Hochbauten" hatte E. P. Bottsieper in Ronsdorf Modelle von eisernen Wärterhäusern ausgestellt; wir sahen dort eine Anzahl Zeichnungen von Stationshäusern, Schuppen etc. etc. von verschiedenen Ausstellern. Hervorragend waren die verzinkten und emaillirten eisernen Dachbedeckungen von Louis Nagel et Comp. in Arnheim.

Die fünfte Gruppe „Kraftmaschinen" zeigte eine grosse Anzahl Photographien und Zeichnungen von Strassenlocomotiven, sowie mehrere durch die Schweizerische Locomotivfabrik zu Winterthur ausgestellte Locomotiven. Von den durch verschiedene Holländische und Deutsche Firmen ausgestellten Detailstücken zog ein Bremscylinder, System Webb, die Aufmerksamkeit auf sich. Der Kolben dieses Cylinders wird bei loser Bremse durch den Druck des Kesselwassers auf der unteren Seite und durch den Dampfdruck auf der oberen Seite im Gleichgewicht gehalten. Lässt man den Dampf ab, so wird das Gleichgewicht gestört und die Bremse tritt in Wirksamkeit. Eine grosse Menge von Pferdegeschirren war ebenfalls in dieser Gruppe zur Ausstellung gebracht. Ein ganz besonderes Interesse bot ein Modell, ausgestellt durch Herrn Weymandts, Ingenieur der Suider Strassenbahn-Gesellschaft, welches die Ueberführung von Eisenbahnwaggons auf Schmalspurbahnen veranschaulichte. Es bestand aus einem 8rädrigen Schmalspurbahn-Wagen mit drehbaren Achsen, welcher den Eisenbahnwaggon aufzunehmen bestimmt ist, so zwar, dass der Eisenbahnwagen auf den ausserhalb der Räder liegenden eisernen Langbalken, welche mit Schienen versehen sind, Platz findet. Auf den Schienen angebrachte, nach der Achsenstellung der aufzunehmenden Wagen verstellbare Klemmvorrichtung dient dazu, den Waggon so zu befestigen, dass eine Bewegung desselben nicht stattfinden kann.

Der Anschluss der Schmalspurbahn an die Vollbahn ist so tief versenkt, dass die Schienenoberkante des Schmalspurwagens in gleicher Höhe mit den Schienen der Vollbahn liegt, so dass der Vollbahnwaggon ohne Weiteres auf den Schmalspurbahnwagen geschoben werden kann. Die Suider Strassenbahn-Gesellschaft hat bereits 8 Wagen nach diesem Modelle bauen und in Gebrauch nehmen lassen, so dass in Breda für Stationen und angeschlossene Werke der Strassenbahn durch die Niederländische Staatsbahn angebrachte Waggons direct überführt werden. Sowohl das interessirte Publikum als auch die Gesellschaft sollen sehr zufrieden mit der Einrichtung sein.

Auffallend musste es erscheinen, dass nicht eine einzige elektrische Kraftmaschine zur Ausstellung gebracht war, obgleich auch die Niederlande bereits ihre elektrische Bahn in Sandfort besitzen. Die auf dem Ausstellungsfelde durch die Firma Siemens & Halske in Berlin anzulegen beabsichtigte Bahn soll, der Kürze der Zeit wegen, nicht haben fertig gestellt werden können.

Die sechste Gruppe „Material" bot neben Zeichnungen und Photographien von Personen- und Güterwagen eine Menge Räder, Achsen, Bremsen etc. und einige schöne Personenwagen, wovon ein eleganter Etagenwagen für 72 Personen in der Werkstätte der Holländischen Eisenbahn zu Harlem, einer für 34 Personen in der Fabrik von Herbrandt & Comp. in Ehrenfeld und ein dritter in der Fabrik von Stokois & Söhne in Amsterdam gebaut sind. Von Charlier & van der Zypen in Deutz waren ein offener und ein gedeckter Güterwagen von je 5 t Tragfähigkeit zur Ausstellung gebracht.

Die siebente Gruppe „Werkzeugmaschinen" war ziemlich reich beschickt. Besonders hervorragend waren die durch die Firma Wynmolen A. Hausmann zu Rotterdam zur Ausstellung gebrachten Maschinen aus der Fabrik von H. Ehrhardt zu Düsseldorf. Sie bestanden aus Frais-, Bohr-, Sägemaschinen etc., unter welchen die transportable Kaltsäge für Handbetrieb zum Abschneiden von Schienen etc. vielen Beifall fand. Dülken in Düsseldorf hatte sehr schön gearbeitete Injecteurs ausgestellt.

Die achte Gruppe brachte einige Controlapparate zur Controle der Schaffner in der Billetausgabe auf Pferdebahnen.

Die neunte Gruppe „Literatur" brachte so ziemlich Alles, was Bemerkenswerthes über Localbahnen und damit in Berührung stehendes in Holländischer, Deutscher und Französischer Sprache geschrieben und gezeichnet bezw. gedruckt und veröffentlicht worden ist. Ein besonderes Interesse bot eine graphische Darstellung der Diensteintheilung des Zugpersonals der Strassenbahn in Arnheim. Es war ein in grossem Massstabe gezeichneter graphischer Fahrplan, worin die Zugpersonale durch verschiedene farbige Fäden veranschaulicht waren.

Die zehnte Gruppe „Drucksachen" lieferte eine Sammlung von Formularen, wie sie bei den verschiedenen Bahnen und Dienstzweigen in Gebrauch sind.

Nach Besichtigung der Ausstellung fand um 1 Uhr eine allgemeine Versammlung statt, worin die oben erwähnten Oberbau-Systeme von Heusinger und Verhousen zur Sprache gebracht, ein Vortrag über die Giessbachbahn und ein Vortrag über einen neuen Controlapparat für Schaffner gehalten wurden.

Bei dem darauf folgenden gemeinsamen Diner wurde neben dem Präsidenten Herrn Hamelink ganz besonders der Secretär des Vereins Herr Boers als derjenige, der die Ausstellung ins Leben gerufen und geleitet habe, gefeiert.

In der am 1. August abgehaltenen Generalversammlung wurde neben Anderem beschlossen, statt der Vierteljahrsschrift ein Wochenblatt herauszugeben.

W. Fenten, Betriebsinspector.

Die Eisenbahnen Niederländisch-Indiens.

Dem Geschäftsbericht der Gesellschaft der Eisenbahnen von Niederländisch-Indien für das Betriebsjahr 1881 entnehmen wir Folgendes:

Die Betriebsergebnisse sind wiederum sehr befriedigend gewesen. Insbesondere war dies der Fall mit der Linie Samarang-Vorstenlanden, wo in Folge einer ausserordentlich guten Zucker- und Kaffeeernte der Transport dieser Producte eine bis dahin unbekannte Höhe erreichte.

Die Einnahmen dieser Linie betrugen 400 000 fl. mehr als im vorigen Jahre und, weil sich die Ausgaben nicht vermehrten, konnte fast diese ganze Mehreinnahme als Reinertrag eingetragen werden.

Die Ausgaben dieser Linie beliefen sich auf 34,3 pCt. der Einnahmen, und war dieses Verhältniss um 8,9 pCt. und 6,6 pCt. günstiger, als in 1880 und 1879.

Auch auf der Linie Batavia-Buitenzorg war eine Zunahme des Verkehrs merkbar und war das Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben (40,6 pCt.) um 1,6 pCt. günstiger als im vorigen Jahre.

Der Gesetzentwurf zum Ankauf dieser Linie durch den Staat wurde durch die Zweite Kammer der Generalstaaten in ihrer Sitzung vom 5. October 1881 angenommen, jedoch am 9. December desselben Jahres von der Ersten Kammer mit einer Mehrheit von nur 1 Stimme verworfen.

Da den Actionären nur die Maximaldividende ausgezahlt werden konnte, welche ihnen laut den Concessionsbedingungen zugewiesen werden darf, so lange die Staatsschuld nicht getilgt ist, muss der Reingewinn der Linie Samarang-Vorstenlanden grösstentheils zur Amortisirung der Staatsschuld verwendet werden. Der Staat empfängt dadurch für 1881 365 000 fl. Ueberdies wurden für Amortisirung und Verzinsung eine Summe von 333 000 fl. verwendet, wodurch sich die Schuldenlast der Gesellschaft um etwa 700 000 fl. minderte.

Das Actiencapital der Gesellschaft betrug Ende 1881 11 450 000 fl. Von den verschiedenen Anleihen waren emittirt 17 868 200 fl., umgewechselt 5 991 860 fl., amortisirt 1 957 340 fl., in Umlauf 9 919 000 fl. Der Bestand des Reserve- und Erneuerungsfonds betrug 2 275 265 fl. Am Ende 1880 betrugen die von dem Staat gewährten Vorschüsse 3 135 543 fl. Am Ende 1881 war dieser Betrag bis auf 2 769 891 fl. reducirt.

Die Baurechnung betrug für die Linie Samarang-Vorstenlanden 19 194 448 fl. und für die Linie Batavia-Buitenzorg 3 478 067 fl.

Auf der 203 km langen Linie Samarang-Vorstenlanden betrugen die Einnahmen:

	1881	1880
aus dem Personen- und Gepäckverkehr	474 452 fl.	507 264 fl.
„ „ Güter- und Viehverkehr	2 526 085 „	2 100 694 „
an Extraordinarien	96 798 „	81 505 „
Ueberhaupt	3 097 335 „	2 689 463 „
pro Kilometer Bahnlänge	15 258 „	13 248 „
„ Tag und Kilometer	41,80 „	36,30 „
„ Zugkilometer	7,45 „	6,79 „
Die Ausgaben betrugen:		
Allgemeine Kosten	169 990 fl.	165 214 fl.
Bahndienst	401 513 „	457 011 „
Maschinendienst	338 118 „	312 286 „
Betriebsdienst	153 707 „	154 879 „
Ueberhaupt	1 063 328 „	1 089 390 „
pro Kilometer Bahnlänge	5 238 „	5 366 „
„ Tag und Kilometer	14,34 „	14,70 „
„ Zugkilometer	2,53 „	2,75 „

Der Reinertrag stellt sich sohin auf 2 034 007 fl. Von dieser Summe wurden bestimmt: 123 893 fl. für den Erneuerungsfonds für das Material, 123 893 fl. für den Reservefonds, 123 893 fl. für den Erneuerungsfonds für den Oberbau, 85 000 fl. für den Amortisationsfonds, 1 130 651 fl. wurden dem Staat zugewiesen und 446 675 fl. auf das Gewinn- und Verlustconto gesetzt.

Auf der Linie Batavia-Buitenzorg, deren Länge 58 km beträgt, wurden vereinnahmt:

	1881	1880
aus dem Personen- und Gepäckverkehr	381 195 fl.	378 802 fl.
„ „ Güter- und Viehverkehr	294 671 „	288 907 „
an Extraordinarien	27 344 „	25 518 „
Ueberhaupt	703 210 „	693 227 „
pro Kilometer Bahnlänge	12 124 „	11 952 „
„ Tag und Kilometer	33,23 „	32,75 „
„ Zugkilometer	3,36 „	3,33 „
Es wurden verausgabt:		
Allgemeine Kosten	58 911 fl.	55 917 fl.
Bahndienst	61 042 „	91 344 „
Maschinendienst	86 927 „	82 880 „
Betriebsdienst	78 820 „	62 299 „
Ueberhaupt	285 700 „	299 242 „
pro Kilometer Bahnlänge	4 926 „	5 159 „
pro Tag und Kilometer	13,49 fl.	14,53 fl.
„ Zugkilometer	1,36 „	1,43 „

Der Reinertrag betrug somit 417 510 fl. Von dieser Summe wurden 70 321 fl. auf den Reservefonds und 347 189 fl. auf das Gewinn- und Verlustconto überwiesen.

Die Verwaltung beantragte, die Summe von 916 000 fl. oder 8 pCt. des Capitals an die Actionäre zu vertheilen.

Das Ende eines langen Eisenbahnkrieges.

Der Kampf um den bedeutenden Durchgangs-Personenverkehr zwischen Chicago und St. Louis, Chicago und Kansas City und St. Louis und Kansas City, welcher mit der Eröffnung der Chicago Linie der Wabash Bahn im October 1880 begann und in einer beispiellosen Heftigkeit bis jetzt dauerte, wird nun endlich sein Ende erreichen.

Ursprünglich entstand derselbe dadurch, dass die Wabash Bahn, nachdem sie bereits seit mehreren Monaten ihre Linie nach Chicago beendet hatte, doch durch gesetzlich begründete Hindernisse, welche ihr die zu kreuzenden Bahnen bereiteten, nicht im Stande war, ihre regelmässige Station in der Stadt zu erreichen. Sie machte daher bekannt, dass sie von einem etwa 1 Englische Meile südlich von dieser Station belegenen Punkt Passagiere nach St. Louis zu 1 D. weniger als die älteren Bahnen transportiren würde. Die concurrirende Chicago und Alton Bahn nahm die Concurrenz auf und die Fahrpreise wurden dann nach und nach zeitweise auf **50 Cts.** (2 *M.*) für die 280 Meilen (**450 km**) lange Strecke von Chicago nach St. Louis heruntergedrückt! Auf diese Linie blieb aber der Kampf keineswegs beschränkt, sondern die Chicago und Alton Bahn suchte der Wabash Gesellschaft auch den Personenverkehr auf der Strecke St. Louis und Kansas City, zwischen welchen Punkten Erstere eine wenn auch viel längere Linie besass, zu verderben. Andere nur indirect am ursprünglichen Streitobject betheiligte Bahnen, z. B. die Illinois Central und die Missouri Pacific, wurden ebenfalls in den Streit gezogen, so dass schliesslich auch der Personen-Fahrpreis von Chicago nach Kansas City — unter täglichen Schwankungen — bis auf etwa 1 D. (4 *M.*) fiel und 6—8 Bahnen hineingerissen waren in einen Streit, der ursprünglich nur 2 anging.

Dies ist ja der gewöhnliche Verlauf solcher Kämpfe; was aber diesen so besonders lang andauernd und schadenbringend machte, war der Verkauf einer grossen Zahl von uneingeschränkten Billets — unlimited tickets — mit unbegrenzter Gültigkeitsdauer zu den ermässigten Preisen Seitens der beiden Hauptparteien, welche noch 15 pCt. Verkaufsprovision für Unterbringung zahlten. Seitdem ist stets ein Bestand an billigen Billets am Markt gewesen. Derartige Billets wurden sogar von Capitalisten in grossen Partien als sichere Capitalanlage angekauft und in Banken als Depositum für Darlehen niedergelegt.

Die vorerwähnte Praxis beim Billetabsatz ist gewiss noch gefährlicher, als beim Güterverkehr die langdauernden Verträge über billigere Fracht. In letzterem Fall ist die Periode des Verlustes auf eine bestimmte Zeit begrenzt, in ersterem dagegen nicht.

Als nun die Parteien das Friedensbedürfniss bekamen, standen ihnen diese unlimitirten Billets sehr hindernd im Wege. Man schlug daher nach längerem Verhandeln vor, diese Billets in irgend einer Weise für gemeinsame Rechnung einzuziehen. Dies fand aber Widerstand Seitens derjenigen Bahnen, welche solche Billets nicht ausgegeben hatten, und schliesslich ist vereinbart, dass die Billets für Rechnung der ausgebenden Bahnen zu einem bestimmten höheren, als dem bei der Ausgabe erhobenen Preise zurückgekauft werden sollen.

Nach dem von Mitte Juli ab gültigen Friedensschlusse stellt sich nun das Verhältniss wie folgt: Zwischen

	Chicago und St. Louis D.	St. Louis und Kansas City D.	Chicago und Kansas City D.	Kansas City und Chicago D.
vor dem Kriege	8,70	8,50	14,80	14,80
seit 1880	4,00	4,00	5,00	7,00
Preise v. 20. Juni 1882	7,50	7,50	12,60	12,60

Die Ermässigung gegen die alten Preise beträgt daher etwa $^1/_7$ und lässt die jetzigen auf ungefähr $2^1/_3$ Cts. pro Meile (6,2 ₰ pro Kilometer). Durch diese Vereinbarung wird einer grösseren Anzahl von Verwaltungen, welche durch die niedrigen Preise in Mitleidenschaft gezogen waren, ein nicht unerheblicher Vortheil erwachsen.

Dampf-Omnibus System Krauss.

—s.— Kürzlich fand eine äusserst gelungene Probefahrt mit dem von Krauss & Comp. in München construirten Dampf-Omnibus statt. Nachdem die betreffende Maschine in den Centralwerkstätten genannter Firma erstellt war, wurde dieselbe, auf den eigenen Rädern im Bahnzuge laufend, nach Würzburg transportirt, woselbst der, in der Noell'schen Waggonfabrik erbaute Wagenkörper mit der Maschine in Verbindung gesetzt wurde. — Alsdann ging die Ueberführung des completen

Vehikels von Würzburg an die Bayerische Landesausstellung zu Nürnberg auf dem Staatsbahngeleise vor sich, und zwar selbstlaufend, unter persönlicher Führung von Herrn Commerzienrath Krauss, wobei mit einer Schnellzugsgeschwindigkeit von 60 km pro Stunde gefahren wurde. Dieses Resultat einer ersten Probefahrt ist allein genügend die treffliche Construction und Stabilität des grossen zweistöckigen Baues zu illustriren; im Uebrigen zeichnet sich der Krauss'sche Dampf-Omnibus vor ähnlichen bekannten Constructionen besonders durch die Stärke des für grosse Fahrgeschwindigkeiten berechneten Motors aus, welcher eine Leistungsfähigkeit von 100 effectiven Pferdekräften aufweist, und ist vor allen Dingen die Lagerung und Articulation des Kastens auf der Maschine eine höchst einfache. Der Krauss'sche Dampf-Omnibus ist zunächst als öconomischer Ersatz von leichten Passagierzügen auf Vollbahnen bestimmt und machen wir speciell darauf aufmerksam, dass derselbe auf der Bayerischen Landesausstellung zu Nürnberg im Betriebe zu sehen ist.

Technisches.

—st.— **Selbstthätige Bremse für Eisenbahnwagen von Ingenieur Otto Kuërs.** Diese Bremse ist derartig mit dem Zughaken verbunden, dass, sobald die Zugkraft in Wirkung tritt, sich sämmtliche Bremsklötze selbstthätig lösen und bei Abstellung der Zugkraft sich ebenso selbstthätig wieder festziehen, wodurch der Zug auf kurze Distanz zum Stillstand gebracht wird. Sollen die Wagen durch Rückwärtsdrücken der vorgespannten Kraft oder durch Arbeiter geschoben werden, so sind die Bremsen durch besondere Hebel zu lösen, was im Zuge durch eine nach der Locomotive führende Leine geschehen kann.

Als Hauptvortheile dieses Bremssystems werden angegeben, dass der Locomotivführer ganz unabhängig von den Schaffnern und Bremsern ist und keinen neuen Mechanismus zu handhaben hat, dass jeder Wagen oder losgelöste Theil des Zuges sich selbst bremst, wodurch Unglücksfälle wegen Zurücklaufen von Wagen im Gefälle vermieden werden und dass das Schaffner- und Bremserpersonal bei den Personenzügen der Hauptbahnen verringert, bei den Güterzügen und den Secundärbahnen ganz entbehrt werden kann.

Diese Bremse eignet sich auch für Pferdebahnen, Omnibusse und sonstige Fuhrwerke und wird von der Maschinenbau-Anstalt des obengenannten Ingenieurs in Fürstenwalde geliefert.

Literatur.

Jahrbuch der Berliner Börse 1882—83, herausgegeben von der Redaction des Berliner Actionärs (Berlin, Siegfr. Mittler u. Sohn).

Das Werk, dessen frühere 3 Jahrgänge in unserer Zeitung anerkennend besprochen wurden, hat sich als zuverlässiger Führer für den Capitalisten bewährt. Die jetzt vorliegende vierte Ausgabe des Werks für 1882—83 fasst wie die früheren alles für die Capitalanlage und Speculation in den an der Berliner Börse im Verkehr stehenden Papieren Wissensnothwendige bis zum heutigen Tage übersichtlich zusammen und können wir solche den Interessenten bestens empfehlen, um solche bei Capitalanlagen vertrauensvoll zu Rathe zu ziehen.

Ausland.

Russische Bahnen. Die Vorarbeiten zum Bau der Regierungsbahn Shabinka-Pinsk haben, wie die „Pet. Z." meldet, bereits begonnen. Shabinka ist Station der Eisenbahn Moskau-Brest. Ueber den Gang der Arbeiten an der Katharinenbahn (Kriwoi-Rog und Baskuntschak) geht demselben Blatt die Mittheilung zu, dass bisher 92 Werst des Bahngeleises fertig gestellt worden sind. Die wegen ihrer Isolirtheit unrentable Nowotorshok-Eisenbahn hat Aussicht, die Concession zum Weiterbau der Bahn nach Wjasma zu erhalten, nachdem das Ministercomité sich bereits für den Bau einer Eisenbahn von Rshew nach Wjasma auf ein von der Regierung garantirtes Obligationscapital ausgesprochen hat.

Gotthardbahn-Zufahrtslinien. Dem „Diritto" vom 10. August wird geschrieben: Die Direction der Eisenbahnlinie Novara-Fino giebt die Versicherung, dass sie die genannte Linie auf Ende des Monats September für den Beginn des Betriebs fertig erstellen werde. Die Eröffnung der Bahn würde am 1. October nächsthin stattfinden. Die Züge auf der Gotthardlinie sollen vervollständigt werden. So dürfte auch der Bau der Succursalbahn der Linie Giovi-Genua beschleunigt werden.

Rumänien und Bulgarien. Küstendsche-Mangalia-Basardschik-Varna. Wie bekannt, ist die Rumänische Regierung durch den Ankauf der Bahnstrecke Czernawoda-Küstendsche Herrin der ganzen Bahnlinie Bukarest-Küstendsche geworden. Wie nun aus Bukarest berichtet wird, hat die Rumänische Regierung das Bulgarische Cabinet eingeladen, mit ihr zusammen eine Bahn Küstendsche-Mangalia-Oglu-Basardschik-Varna zu bauen, welche die beiden Häfen, die die beiden Staaten am Schwarzen Meer besitzen, Varna und Küstendsche, durch einen Schienenstrang mit einander verbinden würde.

Egypten. Behufs Erleichterung der militärischen Operationen in Egypten hat die Englische Regierung beschlossen, eine 100 Englische Meilen lange Eisenbahn längs des Suezcanals von Ismailia nach dem Mittelländischen Meere zu legen. Das nöthige Material für die Eisenbahn sowie die für die Herstellung derselben erforderlichen Mannschaften werden sofort nach Egypten abgehen und in Ismailia eingeschifft werden.

Griechenland. Eisenbahnlinie Athen-Patras. Man schreibt der „P. C." aus Athen, 6. August: Die Tracirung der Eisenbahnlinie Athen-Patras nimmt einen raschen Fortgang. In den nächsten Tagen trifft ein an den Arbeiten am St. Gotthardtunnel betheiligt gewesener Schweizerischer Ingenieur, Herr Schneider, hier ein, um die Oberleitung der Vorstudien zu übernehmen. Man zweifelt nicht daran, dass diese Linie in achtzehn Monaten fertig gestellt sein wird.

Miscellen.

Der Suez-Canal. Unter den gegebenen Verhältnissen ist es von Interesse, einige Daten über den Verkehr im Suez-Canale zu reproduciren. Der Verwaltungsrath der Suez-Canalgesellschaft legte in seinem heurigen Berichte an die Actionäre folgendes Tableau vor:

	Schiffe, welche den Canal passirten	Brutto-Tonnengehalt	Einnahmen
1870	486	435 911	5 139 000 Frcs.
1871	765	761 467	8 994 000 „
1872	1 082	1 439 169	16 407 000 „
1873	1 173	2 085 072	22 897 000 „
1874	1 264	2 423 672	24 859 000 „
1875	1 494	2 940 708	28 886 000 „
1876	1 457	3 072 107	29 975 000 „
1877	1 663	3 418 949	32 774 000 „
1878	1 593	3 291 535	31 098 000 „
1879	1 477	3 236 942	29 686 000 „
1880	2 026	4 344 519	39 841 000 „
1881	2 727	5 794 407	51 275 000 „

Von der Gesammtzahl der Schiffe, welche den Canal passirten, entfielen in den Jahren 1875 bis 1881:

auf	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
England	1 061	1 090	1 303	1 268	1 144	1 592	2 251
andere Staaten . .	433	367	360	325	333	434	476

Man sieht, dass die Englische Marine fast das ganze Terrain beherrscht. Bei diesem Anlasse mag auch daran erinnert werden, dass die Englische Regierung im November 1876 vom Khedive 176 600 Suezactien erwarb, deren detachirte Coupons dazu dienten, die sogenannten Délégations (Schuldüberweisungs-Urkunden) zu bilden. Im Ganzen bestehen 400 000 Actien. Jetzt und so lange die Englische Regierung alleiniger Besitzer der 176 600 Actien ist, kann sie nur 10 Stimmen in der Generalversammlung repräsentiren. Nach dem Erlöschen der erwähnten Délégations, d. i. am 1. Juli 1894, wird es jedoch in der Macht der Englischen Regierung gelegen sein, durch Veräusserung der Actien an Private oder durch eine ähnliche Transaction den Besitz von 176 600 Actien zur vollen Geltung zu bringen.

Ein sehr lebensgefährliches Geschäft ist das der Bremser und der sonstigen bei dem Eisenbahnbetrieb beschäftigten Personen in den Vereinigten Staaten Amerikas. Nach dem „Bulletin d'Hygiène" beträgt die Zahl der getödteten Personen dieser Kategorie täglich im Durchschnitt 10, die der Verwundeten das Dreifache dieser Zahl, so dass also etwa 15 000 Personen jährlich mehr oder minder schwer betroffen werden. Die Lebens-Versicherungs-Gesellschaften sollen sich deshalb vielfach weigern, Eisenbahnbedienstete in Versicherung zu nehmen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Zu den Gütertarifen für den Verkehr zwischen Oldenburgischen Stationen einerseits und solchen der Bezirke Köln (rechts- und linksrh.) und Elberfeld andererseits, sowie für den Friesisch-Westfälischen Verband, gültig vom 1. April 1882, treten am 1. n. M. Nachträge in Kraft, enthaltend:

I. Uebertragung der für Quakenbrück (K. r.) bezw. (Old.) bestehenden Sätze auf den Verkehr mit Quakenbrück (Old.) bezw. (K. r.).

II. Berichtigungen etc.

Exemplare dieser Nachträge sind von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Oldenburg, 1882 August 17. Na-

mens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahn - Direction. Schmidt. (1587 B & W)

Im Bergisch - Märkisch - Belgischen und im Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbands-Güterverkehr tritt vom 15. d. Mts. ab bis Ende December d. Js. für die Beförderung von Langholz eine Ausnahmetarifirung ein, welche bei den Verbandsstationen und dem Tarifbureau hier in Erfahrung zu bringen ist. Elberfeld, den 17. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1588)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehre tritt mit dem heutigen Tage ein bis Ende December d. J. gültiger Ausnahmetarif für Langholz in Kraft, nach welchem die Frachtsätze der Ausnahmetarife 6a resp. 6b (für Holz des Specialtarifes II) für Langholz mit der Massgabe Anwendung finden, dass bei Verladung auf einem Paar Schemelwagen oder Kuppelwagen die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist. Köln, den 16. August 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1589)

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Am 20. August cr. tritt Nachtrag XIII zu unserem Local-Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften und Ausnahmetarif für Langholz und ist von unseren Eilgut- und Güterexpeditionen käuflich zu beziehen. Nordhausen, den 17. August 1882. Die Direction. (1590)

Oesterr. - Rheinländisch - Westfälischer Verkehr. Zu dem Tarife für den Oesterr.-Rheinländisch-Westfälischen Güterverkehr, Theil II vom 20. October 1880 ist ein Nachtrag III, giltig ab 1. September l. J., erschienen.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze des Specialtarifs 4 für die Beförderung von Graphit von den Stationen Brüsau-Brünnlitz, Hohenstadt, Kanitz-Eibenschütz, Müglitz und Skalitz-Boskowitz der K. K. pr. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Rheinisch-Westfälischen Stationen.

Exemplare können bei den betheiligten Bahnverwaltungen und namentlich bei der K. K. pr. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, als geschäftsführende Verwaltung für den Verbandverkehr bezogen werden. (1591 RM)

Die unterm 15. October 1879 zur Einführung gekommenen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von 10 000 kg von Station Speldorf-Broich (Kohlenlager) nach Stationen a) der Nassauischen Staatsbahn via Niederlahnstein; b) der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn via Niederlahnstein-Limburg; c) der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn via Bingerbrück-Bingen; d) der Main-Neckarbahn via Niederlahnstein-Frankfurt a/M.; e) der Main-Neckarbahn via Bingerbrück-Bingen - Darmstadt; f) der Pfälzischen Bahnen via Bingerbrück; g) der Grossherzoglich Badischen Bahnen via Bingerbrück; h) der Königlich Württembergischen Bahnen via Bingerbrück und i) der Bayerischen Staatsbahn via Bingerbrück-Aschaffenburg treten mit Ablauf des Monats September d. J. ausser Gültigkeit. Vom 1. October c. ab werden Kohlentransporte ab Station Speldorf-Broich nach Stationen der Nassauischen, Hessischen Ludwigs-, Main-Neckar-, Pfälzischen, Badischen und Württembergischen Bahn zu den theilweise höheren Sätzen des Specialtarifs III der betreffenden allgemeinen Gütertarife sowie nach Stationen der Bayerischen Bahnen zu den ebenfalls theilweise höheren Sätzen des Kohlen - Ausnahmetarifs vom 15. September 1881 für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Güterverkehr abgefertigt. Köln, den 16. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1592)

Die in dem am 1. Juli d. J. in Kraft getretenen Heft 2 des Gütertarifs für den Rheinisch - Westfälisch - Main - Neckarbahn-Verkehr angegebenen Tarifkilometer zwischen Darmstadt einerseits und Wellen und Winchringen andererseits (264 resp. 272 km) werden mit Gültigkeit vom 1. October d. J. ab auf 268 resp. 276 km berichtigt. Köln, den 15. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.) (1593)

Zum Tarif für den **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr** vom 1. August 1881 ist der Nachtrag III, giltig vom 1. September d. J. ab, erschienen und bei unseren betheiligten Güter-Expeditionen zu erlangen. Dresden, am 19. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1594)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. September d. J. tritt jederzeit widerruflich Nachtrag X zum Gütertarifheft No. 5 in Kraft, welcher ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Sprit- und Spiritus-Sendungen nach der Schweiz auf Basel transit, Singen transit und Konstanz transit enthält. — Näheres ist in den Verbands-Güter-Expeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 17. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1595)

Mit dem 1. October d. J. tritt der Ausnahmetarif für Lumpen-Transporte von Königsberg i. Pr. nach Deutz, Düren und Elberfeld (Ausnahmetarif 8 im Tarif für den Staatsbahn-Güterverkehr der Directionsbezirke Elberfeld und Bromberg vom 1. Mai 1882) ausser Kraft. Elberfeld, den 17. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1596)

Grossh. Badische Staats - Eisenbahnen. Mit dem 1. October d. J. treten ausser Kraft und werden durch einen neuen, directen Tarif ersetzt, die folgenden Tarife etc.:

1. der als Uebernahmetarif auch für die Badische Station Basel giltige Gütertarif der Station Basel Centralbahnhof für den Verkehr mit der Bötzbergbahn, der Schweizerischen Nordostbahn, den vereinigten Schweizerbahnen und der Bahn Wädensweil-Einsiedeln vom 1. Februar 1882 sammt Nachtrag;

2. die am 1. September 1879 eingeführte Reexpeditionstaxe für Transporte condensirter Milch von Cham nach Basel Badischer Bahnhof;

3. der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und den Bodenseeuferplätzen vom 1. April 1878 (zweite Auflage vom 1. October 1880) sammt Nachträgen;

4. der Ausnahme-Tarif für den Transport von Getreide, Mehl etc. im directen Verkehre zwischen Basel Badischer Bahnhof und der Schweizerischen Nordostbahn sowie den vereinigten Schweizerbahnen vom 1. November 1879;

5. der Special-Tarif für den Transport von Getreide, Mehl etc. im directen Verkehre zwischen Basel Badischer Bahnhof und den vereinigten Schweizerbahnen vom 1. Juni 1878;

6. die für Basel Badischer Bahnhof als Uebernahme-Tarife fortbestandenen provisorischen Reexpeditions-Tarife im Verkehre zwischen Basel Centralbahnhof und Badischer Bahnhof einerseits und den Stationen Zürich und Winterthur andererseits für Güter, welche von Belgischen und Holländischen Seehafenstationen herrühren oder dahin bestimmt sind, vom 1. Mai (zweite Auflage vom 25. Juni) bezw. 15. Mai 1879.

Der neue Tarif, welcher theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze enthält, wird demnächst bei unseren Stationen erhältlich sein; inzwischen ertheilt das diesseitige Tarifbureau über denselben Auskunft. Karlsruhe, den 18. August 1882. Generaldirection. (1597)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehre zwischen Ludwigshafen a. Rh. und Würzburg Bad. Bahn treten anderweitige Tarifsätze in Kraft, welche im Allgemeinen Ermässigungen und nur in Classe B eine Erhöhung von 1 Pf. pro 100 kg gegenüber den bisherigen Sätzen enthalten. Die ermässigten Frachtsätze treten sofort, der Satz der Classe B aber erst am 1. October d. Js. in Kraft. Carlsruhe, den 19. August 1882. Generaldirection. (1598)

Mit Wirkung vom 1. September cr. gelangen im Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbande für den Güterverkehr zwischen Karstädt und Wulfen directe Tarifsätze zur Einführung, über deren Höhe seitens der vorgenannten Stationen Auskunft ertheilt wird. Berlin, den 15. August 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1599)

Böhmisch - Bayerischer Kohlenverkehr. Am 1. September 1882 tritt der III. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr vom 1. Januar 1880 in Kraft.

Inhalt: 1. Aufnahme neuer Versandt- und Empfangs-Stationen resp. Aenderung von Frachtsätzen.

2. Ergänzungen und Berichtigungen.

3. Tarifirung von Briquetts, Coaks und Coaksasche.

4. Neues Verzeichniss der Zechenbahnfrachten.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Verwaltungen zu haben. Prag, am 14. August 1882. Die General-direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1600)

Grubenholzverkehr nach Belgien. Grubenholzsendungen nach Belgien, welche aus Hölzern verschiedener Stärke zusammengesetzt sind und zwar aus solchen, welche am Stammende 75 cm und mehr Umfang haben, und solchen, welche eine geringere Stärke besitzen, müssen künftig behufs Erleichterung der steueramtlichen Abfertigung von zwei Zolldeclarationen begleitet sein, von denen die eine die Anzahl und den Kubikinhalt der ersteren, dem Eingangszolle unterliegende Art, die andere die Zahl und den Werth der zweiten Art, welche zollfrei ist, enthalten muss. Köln, den 19. August 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1601)

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. September l. J. gelangt ein neuer Tarif für den Oberhessisch-Pfälzischen Güterverkehr zur Einführung; der seitherige Tarif vom 1. März 1879 sammt Nachträgen tritt am gleichen Tage ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs à 0,50 ℳ sind durch die Verbandstationen zu beziehen. Ludwigshafen a/Rh., 15. August 1882. Die Direction. v. Jaeger. (1602)

(Fortsetzung der offiz. Anzeigen S. 859.)

No. 16. Jahrgang 1882. Berlin, am 25. August 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 22. August incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A L	1509	1	Kiste	? —	188	1	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
2	A M	1897	1	Sack	? —	64	2	Neuss	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Neuss.
3	A O	—	2	Colli	Eisenwaaren —	24	3	Arnheim	Niederländ. Stsb.	
4	A S	2924	1	Kiste	Cigarren —	116	4	Güterexped. Lübeck	Lübeck-Büchener	Am 12./8. aus Wagen 17418 K. O. entladen.
5	B	—	1	—	Koblenbecken —	—	5	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
6	B	3	1	—	Ofentheil (Mittelstück)	5,5	6	Minden,	K. E.-D. Hannover	
7	B	465	1	Korb	Eisenwaaren —	62,5	7	Hamburg	„	
8	B B	10	1	Kiste	Maschinentheile —	58	8	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	bez.: Chemnitz-Dortmund.
9	B D	4	1	Sack	? —	—	9	Hagen	„	bebl.: Köln P.-Hörde.
10	B & J	3664	1	Kiste	? —	24	10	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	bez.: Colberg.
11	C S	150	1	„	? —	—	11	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
12	E St	786	1	„	leer —	3,5	12	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	beklebt: Braunschweig.
13	F F	820	1	„	? —	32	13	Cleve	K. E.-D. linksrh.	
14	F H	1/10	10	Säcke	Holzwaaren —	589	14	Köln Gereon	„	
15	F R	—	1	Fass	Häringe —	36	15	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
16	G B	164	1	Sack	Soda —	100	16	Bettemburg	Elsass-Lothring.	
17	G F	4424	1	Kiste	? —	100	17	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	bez.: Züllichau.
18	G K	1071	1	Korb	Eisenwaaren (Muttern)	87	18	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
19	G R	—	1	Collo	6 Kessel —	19	19	Aachen	K. E.-D. linksrh.	
20	G R C	9269	1	Kiste	? —	21	20	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	bez.: Crossen.
21	G W	3000	1	„	? —	13,5	21	Kreiensen	Braunschweig.	beschr.: König, Bückeburg.
22	H	105	1	Ballen	Wollenwaaren —	35	22	Bentheim	Niederl. Staatsb.	
23	H	392/4	3	Fässer	Butter —	—	23	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Hagen.
24	H F	—	1	—	Schraubenstock —	12	24	Bettemburg	Elsass-Lothring.	
25	H S	—	1	Fass	Häringe —	35	25	Hameln	K. E.-D. Hannover	
26	H S	9088	1	Korb	gefüllt —	66	26	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
27	J B	4196	1	Kiste	leer —	20	27	Neuwied	K. E.-D. r. Köln	
28	J D S	2973	1	Ballen	? —	68	28	Opladen Rb.	„	
29	J H K	1886	1	Kiste	lackirte Blechtöpfe —	52	29	Deutz K. M.	„	
30	K	3	4	Pack	Stühle —	32	30	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	beschr.: M.-Gladbach.
31	K M	2473	1	Wagen	Eisenspähne —	5 000	31	Altenessen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
32	K S	107	1	Korb	Sensen —	32	32	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
33	L	2140	1	Fass	? —	22	33	Düsseldorf	„	
34	L S	4320/21	2	Kisten	Glas —	232	34	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	
35	M	—	1	—	eisernes Rohr —	6	35	Osnabrück K.M.	K. E.-D. r. Köln	
36	M	16	1	Collo in Leinen	vermuthlich Stöcke —	1	36	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
37	M C	10827	1	Sack	Korke —	31	37	Halle	Berlin-Anhalt	
38	M T S	4485	1	Kiste	? —	98	38	Göttingen	Frankfurt-Bebra	bez.: Stuttgart-Offenbach.
39	N	—	1	—	eisernes Dachfenster	11	39	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
40	Œ & W	90975/7	3	Sack	? —	51	40	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	bez. Crossen.
	„	91067	1	Fass	? —	109		„	„	bez. Crossen.
41	P B	2856	1	Stück	Zughaken —	—	41	Eschweiler Aue	K. E.-D. Elberfeld	
42	R	4111	1	Kiste	Soda —	15	42	Herdecke	„	bez.: Hagen-Herdecke.
43	S D B	—	5	Ballen	? —	552,5	43	Cassel	„	bez.: Kufstein-Eger und Eger-Cassel.
44	S O	—	1	Kübel	Butter —	3	44	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
45	S W	4503	1	Ballen	Korken —	19	45	Ratibor	Oberschlesische	
46	T A	5126	1	„	gefüllt —	78	46	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
47	W	—	1	Fass	Fische —	5	47	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	bez.: Erfurt restant.
48	W L	5713	1	Kiste	? —	135	48	Hannover	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hamburg.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	W V	6168	1	Kiste	? —	33	49	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
50	Z E D B	2167	1	Korb	? —	61	50	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	beschrieben: Osterode a. H.
					B. Colli m. Adressen sign.					
51	A. Schäfer	28	1	Fass	leer —	28	51	Burscheid	K. E.-D. Elberfeld	
52	A. Zanow	—	3	—	unverp. Spinden —	84	52	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
53	F. Gathmann, Stiepel, Kr. Bochum	—	1	—	Messer —	—	53	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
54	Frankfurt	—	1	Ballen	Lumpen —	22	54	Kirchen	K. E.-D. r. Köln	
55	Frau Thusnelda Check in Wiltsch bei Gobersdorf Stat. Wartha	—	1	Kiste	unbekannt —	26	55	Mittelwalde	Oberschlesische	bezettelt: Neusalz-Frankenstein
56	G. & R. Becker	—	1	—	Privatdecke —	—	56	Brohl	K. E.-D. linksrhein.	
57	H. Dammer & Co., Horst bei Steele	—	1	Pack	Säcke —	—	57	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
58	Heinrichs	10 12	4 1	— —	Körbe und kleines Gefäss —	7	58	Elberfeld D.	„	
59	H Hoerde	4018	1	Ballen	? —	—	59	Hagen	„	
60	H. Vorschulze in Hamm	1907/9	3	Pack	Säcke —	98	60	Hamm	„	
61	Joh. Scheuerte Oberhundem i/W.	—	1	Sack	Kleider und Wäsche —	22	61	Düsseldorf Rh.	K. E.-D. r. Köln	
					C. Colli m. Nummern sign.					
62	—	0	1	Brod	Zucker —	11	62	Rothau	Elsass-Lothring.	
63	—	I	1	—	runder Blechdeckel —	2,5	63	Mülheim a. d. R.	K. E.-D. Elberfeld	
64	—	I	12	Stäbe	Eisen —	245	64	Opladen Rh.	K. E.-D. r. Köln	
65	—	338 935 936	1 1 1	Kiste „ „	unbekannt —	2 60 62	65	Breslau	Oberschlesische	bezett.: Siegersdorf-Kohlfurt.
					D. Colli mit Figuren sign.					
66	blauer Strich	—	1	Ballot	ansch. Eisenw. —	20	66	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
67	D.	3559	1	Ballen	Tabak —	81	67	Kreuznach	K. E.-D. linksrh.	
68	[illegible]	2889	1	Fass	? —	247	68	Halle	K. E.-D. Magdeburg	beschrieben: Quedlinburg.
69	[illegible]	27	1	Sack	Reis —	110,5	69	Aschersleben	„	beschrieben: Aschersleben.
70	C L	5560/1	2	Ballen	? —	51	70	Berlin P.	„	bez. Lübben.
					E. Colli ohne Signatur.					
71	—	—	1	Fass	anschein. Branntwein	26,5	71	Gensungen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
72	—	—	1	—	alte Brechstange —	5,5	72	Cassel tr.	„	
73	—	—	1	—	Decimalwaagenstange	3	73	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
74	—	—	1	Stück	Eisenrohr —	—	74	Braunschweig	Braunschweig.	
75	—	—	5	Pack	Fassreifen —	5	75	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
76	—	—	1	„	3 gusseis. Füsse —	—	76	Deutz	„	
77	—	—	2	Stück	kiefernes Holz 1,50 m lg., 22 cm br., 15 cm hoch	—	77	Westerhüsen	K. E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gefunden.
78	—	—	1	kleine tannene Holzkiste	leer —	1	78	Hannover	K. E.-D. Hannover	Zu Schein No. 366 ab Bückeburg.
79	—	—	1	Hutschachtel von Pappe	1 schwarzer Cylinderhut, 1 Coursbuch und 1 Bürste	1	79	Hamburg	„	Am 25/7. cr. den Gepäckträgern zur Aufbewahrung gegeben und nicht abgeholt.
80	—	—	2	—	defecte Ketten —	—	80	Braunschweig	Braunschweig.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
81	—	—	1	Packet in Lederriemen	Kleidungsstücke —	3	81	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Am 27/7. cr. den Gepäckträgern zur Aufbewahrung übergeben u. nicht abgeholt.
82	—	—	1	Petroleumfass	leer —	32	82	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	Bei 48 leeren Fässern ab Prenzlau.
83	—	—	74	Stück	Pflastersteine —	650	83	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	
84	—	—	1	—	wollene Reisedecke —	2	84	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Am 22/7. cr. den Gepäckträgern zur Aufbewahrung übergeben u. nicht abgeholt.
85	—	—	2	Colli	gusseis. Röhren —	10	85	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
86	—	—	1	Sack	Roggen —	81	86	Schneidemühl	„	
87	—	—	1	—	gussstähl. Stossplatte v. einer Lochmaschine, in 2 Stücken zerbroch.	3,5	87	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
88	—	—	24	—	Roststäbe, diverse Stücke (defecte Stäbe)	61,5 29,5	88	Blönsdorf	Berlin-Anhalt	Auf der X. Bahnstrecke gefunden. Anscheinend zu einer Locomobile gehörend.
89	—	—	1	—	eis. Scheibe —	2	89	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
90	—	—	1	Collo	2 Schlösser —	—	90	Giessen	K. E.-D. Hannover	Dieselben sind auf der einen Seite v. Reichenbach n. Liegnitz u. a. d. anderen Seite: „zu Wagen 7505 Cöln l. gehörig“, bezettelt.
91	—	—	1	Fass	Schmieröl —	192	91	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
92	—	—	1	—	kleines Sieb —	—	92	Barmen-Rittersh.	„	
93	—	—	1	Stab	Stahl —	19	93	Hagen	„	
94	—	—	1	—	Steifkuppel nebst 2 Bolzen mit Kettchen, 3 m lang	101	94	Mannheim	Badische Staatsb.	
95	—	—	1	—	Strick, 2½ m lang —	—	95	Nordhausen	Frankfurt-Bebraer	
96	—	—	1	—	alte Torfschaufel —	2,5	96	Hannover	K. E.-D. Hannover	Auf dem ab Hainholz als leer überwiesenen Wagen 34075 P. gefund.
97	—	—	1	—	Tragkasten —	—	97	Börssum	Braunschweig.	unabgefordert gebliebenes Gepäck.
98	—	—	1	—	△Vereinswagenschlüssel	—	98	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
99	—	—	1	—	Viehgitter —	32	99	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
100	—	—	1	—	eiserne Walze (gusseiser. Rohr 0,75 m lang)	11,5	100	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
101	—	—	4	—	eis. Werkzeugkasten —	377	101	Cöthen	K.E.-D. Magdeburg	bez. Hannover-Bremen.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

Directe Beförderung von Pferden zwischen München C.-B. einerseits und Leipzig Bayer. Bahnhof und Berlin B.-A. andererseits via Wiesau-Hof-Reichenbach i/V. Zwischen den vorgenannten Stationen findet fortan eine directe Abfertigung von Pferden sowohl einzeln als auch in Wagenladungen statt.

Näheres ist bei unserer Güterverwaltung hierselbst zu erfahren. Berlin, den 15. August 1882. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1603 J)

Mit dem 20. August d. Js. treten im Preussisch-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Leipzig, Station der Berlin-Anhaltischen Bahn einerseits und den Stationen der Oberschlesischen Bahn, Arnswalde, Augustwalde, Collin, Dölitz, Dratzig, Kleeberg, Marienwalde, Miala und Woldenberg andererseits directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 18. August 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Preuss.-Sächsischen Verbandes. (1604 J)

In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 12. v. Mts. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass im **Preussisch-Oberschlesischen Verbande** vom 1. October cr. ab der Frachtberechnung für den Verkehr zwischen Graetz und sämmtlichen Stationen des Directionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Bahn sowie Cüstrin B. F. E. die Tarifsätze der Station Opalenitza unter Zuschlag pro 100 kg von 0,40 ℳ für Eilgut, 0,20 ℳ für Stückgut und 0,10 ℳ für die Wagenladungsklassen, Special- und Ausnahmetarife zu Grunde gelegt werden, wodurch vom genannten Termine ab eine Erhöhung der Fracht eintritt. Bromberg, den 18. August 1882. Königl. Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1605 J)

Der nach unserer Bekanntmachung vom 20. Juli d. J. im Local- und Wechselverkehre der vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen mit Gültigkeit bis Ende des Jahres 1882 in Kraft getretene Ausnahmetarif für Langholz, wonach bei Verladung dieses Artikels auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist, findet bis zu dem gedachten Zeitpunkte auch auf den Verkehr mit den Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn Anwendung. Köln, den 19. August 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1606)

2. Eröffnungen etc.

Königlich Ungarische Staatsbahnen. Am 12. August d. J. wurde die zwischen den Stationen Turesek und Jánoshegy (Berg) des Centralnetzes der Königl. Ungarischen Staatsbahnen gelegene Ausweichestation József-gözfürész (Josefi-Dampfsäge) für den allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr und beschränkten Güterverkehr eröffnet.

Auf dieser Station können nur solche Eilgut- und Frachtsendungen zur Auf- und Abgabe gelangen, welche von der Firma J. Ph. Glesinger aufgegeben oder unter deren Adresse dort anlangen. Budapest, am 17. August 1882. Die Direction. (330)

Die zwischen Freienwalde und Wriezen an der Berlin-Stettiner Bahn belegene Ladestelle Alt-Ranft wird vom 1. September d. J. ab für den öffentlichen Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Die Frachtberechnung findet auf Grund der im Nachtrage IV zum diesseitigen Local-Gütertarife unter II. 2. alin. 2 enthaltenen Bestimmungen statt.

Sendungen nach der Ladestelle Alt-Ranft können jedoch nur francirt, von derselben nur unfrancirt und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung zum Transporte angenommen werden. Berlin, den 19. August 1882. Königliche Eisenbahn-direction. (331)

3. Stations-Benennung etc.

Zur Unterscheidung von der Station Calbe (Stadt) des Directionsbezirks Frankfurt a/M. (Linie Berlin-Blankenheim) wird vom 1. September cr. ab der an der Strecke Magdeburg-Leipzig gelegenen, der diesseitigen Verwaltung unterstellten Station „Calbe a/S." die Bezeichnung „Grizehne (bei Calbe a/S.)" beigelegt. Magdeburg, den 16. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (327)

4. Personenverkehr.

Unter-Elbe'sche Eisenbahn. Vom 1. September cr. wird für den Bereich des diesseitigen Localverkehrs den Retourbillets eine zweitägige, und, wenn dieselben am Tage vor einem Sonn- oder Festtage gelöst werden, eine dreitägige Gültigkeitsdauer (den Tag der Lösung eingerechnet) beigelegt. Harburg, den 18. August 1882. Die Direction. (328)

5. Auszahlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Nicht erhobene Dividenden- und Zinscoupons. Von nachstehenden Actien der Pfälzischen Ludwigs-, Maximilians- und Nordbahnen sind die Dividenden resp. Zinsen noch nicht erhoben worden:

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a) Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1877. No. 895 3812 9784 9808 9845 9896 12471 12472 13726 14337 15804 16715 19358 19449 19653 19717 19718 20946 20947 21165 21294 21549 22148 22149 22467 22468 22469.

Vom Jahre 1878. No. 895 3812 5063 6678 9784 9808 9845 9896 12471 12472 12653 12905 13726 14337 15804 19358 19449 19653 19717 19718 20946 20947 21165 21294 22148 22149.

Vom Jahre 1879. No. 895 2341 2762 2853 3812 9548 9784 9808 9845 9896 12321 12471 12472 12524 12905 13726 14337 15804 19358 19449 19653 19717 19718 20110 20946 20947 21165 21294 21651.

b) Actien-Zins-Coupons.

1. Januar 1878. No. 2414 9896 13726 17428.

1. Juli 1878. No. 8709 9896 12905 13134 13726.

1. Januar 1879. No. 9896 12905 13726 14290 20464.

1. Juli 1879. No. 9896 12905 13726.

1. Januar 1880. No. 9896 12145 12905 13726.

1. Juli 1880. No. 4929 7515 9896 12321 12905 13726 18700.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

a) Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1877. No. 446 453 620 669 880 899 1428 2510 2628 2723 3149 3150 3151 3152 3153 3369 3539 3978 4211 4797 5057 5552 5614 5648 5649 6131 6290 6413 6414 7252 8272 8330 9677 9678 10061 10062 10063 10064 10065 10066 10113 11236 11263 11594 12278 12283 12284 12432 12433 12652 12678 12714 12715 12716 13268.

Vom Jahre 1878. No. 446 669 859 880 899 1428 1942 2628 3149 3150 3151 3152 3153 3369 3539 3978 4211 4587 4797 5552 5614 6131 6290 6413 6414 6749 8330 9314 9677 9678 10061 10062 10063 10064 10065 10066 10113 10511 10512 11263 12652 12678 12714 12715 12716 12776 12784 13250 13268.

Vom Jahre 1879. No. 152 154 216 337 446 577 578 669 709 859 880 899 1315 1428 1942 2628 3149 3150 3151 3152 3153 3369 3539 3653 3656 3978 4587 4782 5614 6131 6176 6290 6413 6414 7848 7849 8330 9677 9678 10113 10511 10512 11263 12196 12652 12714 12715 12716 12776 12784 13268.

b) Actien-Zins-Coupons.

1. Juli 1879. No. 9889 11456.

1. Juli 1880. No. 3067 5964.

III. Pfälzische Nordbahnen.

Actien-Zins-Coupons.

1. Januar 1878. No. 4795 4796 4797 16830 16898.

1. Juli 1878. No. 772 4795 4796 4797 11020 19733 19734 19735 19736.

1. Januar 1879. No. 4795 4796 4797 11595 19733 19734 19735 19736.

1. Juli 1879. No. 4795 4796 4797 19733 19734 19735 19736

1. Januar 1880. No. 4795 4796 4797 6387 11817 19733 19734 19735 19736.

1. Juli 1880. No. 4795 4796 4797 15074 17931 19437.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, sind dieselben in Gemässheit des erwähnten § der Satzungen als ungiltig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim. Ludwigshafen a/Rh., 20. August 1882. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (332)

6. Submissionen.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die in den Werkstätten in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in neun Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbureau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelsdaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 25. August bis 14. September (ausgenommen des Sonntags) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags.

Offerten auf Stempel-Papier sind bis 15. September portofrei an das Central-Bureau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 30. September d. J. an ihre Offerte gebunden. Die General-Direction. (329 D. u. C.)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 66. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Kefelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. August 1882.

Die Bahnhöfe Friedrichstrasse und Alexanderplatz der Berliner Stadtbahn.

Als wir in No. 6 und 7 unserer Zeitung ein kurzes Referat über die historische Entwickelung und den Bau der Berliner Stadteisenbahn brachten, hatten wir neben der sehr allgemein gehaltenen Skizzirung der Bauten eine specielle Beschreibung der beiden hervorragendsten Bauwerke der Stadtbahn, der Bahnhöfe an der Friedrichstrasse und am Alexanderplatz in Aussicht gestellt. Wir wollen das Versäumte nachholen und können dies jetzt umsomehr, als neben der bereits am 7. Februar d. J. erfolgten Betriebseröffnung des reinen Localverkehrs seit dem 15. Mai d. J. auch der durchgehende Verkehr der Ostbahn und Niederschlesisch-Märkischen Bahn über die Stadtbahn fortgeführt wird; es folgten am 15. Juni cr. die Courier- und Schnellzüge der Hamburger, Berlin-Lehrter und Berlin-Wetzlarer Bahn, und am 1. Juli d. J. als Schlussstein des Ganzen die Courier- und Schnellzüge der Berlin-Potsdamer Bahn. Damit ist das Unternehmen in seinem ganzen projectirten Umfange in Function getreten, es ist in Wahrheit in den Reigen des Weltverkehrs einverleibt und muss der 1. Juli 1882 als der eigentliche Geburtstag der Berliner Stadtbahn angesehen werden, wie er auch amtlicherseits als solcher gefeiert worden ist.

Wir beginnen mit der Beschreibung des Bahnhofes Alexanderplatz, weil wir ihm, wenn auch nicht hinsichtlich des Verkehrs, so doch seiner äussern Erscheinung nach den ersten Rang unter den Bauten der Stadtbahn einräumen. Kein anderes Bauwerk ist bis in die kleinsten Details so einheitlich durchgeführt, keines charakterisirt sich in seiner Formenbildung so sehr als ein Spross der Berliner Schule und keines repräsentirt mehr durch den Reichthum der Façade und die aufgewandten Mittel die Würde des Bauherrn, als eben dieser Bahnhof. Er hat zwei Zugänge, einen für den Localverkehr, den andern für den Externverkehr. Ersterer liegt am Südende des Bahnhofes und zwar unmittelbar an dem Trottoir der Königstrassenunterführung. Das Vestibul für den Localverkehr ist ziemlich geräumig, ca. 18 m lang, 12 m breit und 6 m hoch. Die Decke, welche die darüber liegenden Geleise und Perrons tragen muss, ist ganz in Eisen construirt und wird durch vier kräftige eiserne Säulen unterstützt. An das Vestibul schliessen sich in durchaus zweckmässiger Weise der Billetschalter mit 4 Ständen, Diensträume und Retiraden an; eine breite Treppe, die, wie alle für das Publikum bestimmten Treppen der Bahnhöfe, in ihrem oberen Laufe durch ein Trennungsgeländer in zwei Theile getheilt wird, führt nach dem Perron.

Für den durchgehenden resp. „Externverkehr" hat man einen zweiten Zugang und zwar auf der Ostseite des Bahnhofes geschaffen, nach welchem von der Königstrasse aus eine neu angelegte Zufuhrstrasse führt. Beim Eintritt in das Gebäude nimmt uns ein weit gestrecktes, wenn auch nicht sehr hoch gewölbtes Vestibul auf, dessen Räumlichkeit um so ausgedehnter erscheint, als sich lange, breite Corridore anschliessen und man überall einen freien Durchblick durch die Gepäckexpeditionen bis auf die andere Seite des Bahnhofs hat. Unmittelbar vor uns befinden sich 10 Billetschalterstände für die verschiedenen Routen des Externverkehrs und linker Hand ein geräumiger Wartesaal IV. Classe von 16 m Länge und 14 m Tiefe, der allerdings gleichzeitig dem Localverkehr dient. Am andern Ende des Vestibuls und zwar in möglichster Nähe der Gepäckexpeditionen und der Aufgangstreppe nach dem Perron liegen zunächst ein 16 m langer und ebenso breiter Wartesaal III. Classe, daneben der ebenso grosse Wartesaal I. und II. Classe und anschliessend an denselben ein grosses Damenzimmer mit Toilettenraum.

Bei Anlage dieses Bahnhofes befand man sich in der angenehmen Lage, nicht grade mit dem Grund und Boden, welchen man aus der Zuschüttung des ehemaligen Königgrabens gewonnen hatte, geizen zu müssen; man konnte deshalb die zuletzt genannten Säle über die eigentliche östliche Flucht des Bahnhofs hinausschieben und ermöglichte die Anlage eines für die äussere Façadenentwickelung imponirenden Vorbaues. Auch die Säle haben dadurch eine charakteristische Ausbildung erhalten, indem sie gewissermassen als Zweitheilung erscheinen, bei der sich an je einen im Vorbau liegenden Längsraum je zwei Nischen des Bahnviaducts anschliessen. Die architectonische Durchbildung der Säle ist in wohlgelungener harmonischer Weise erfolgt, und auch die Ausstattung mit einfachem, aber solidem und sehr geschmackvollem eichenen Mobiliar lässt nichts zu wünschen übrig. Von der ursprünglichen Absicht, in keinem der Stadtbahnhöfe Restaurationen zu errichten, scheint die Betriebsverwaltung abgekommen zu sein; denn in allen Externbahnhöfen finden wir reich ausgestattete, einladende Buffets, vorläufig nur mit kalter Küche, indessen werden warme Beafsteaks und Coteletts wohl bald nachfolgen.

Mächtige Schilder und Placate — vielleicht zu viel des Guten — weisen dem Reisenden den Weg zu den Gepäckabfertigungen und den Perrons. Das expedirte Gepäck wird in der bekannten Weise durch je zwei hydraulische Aufzüge an den Enden der Perrons gehoben resp. das mit den Zügen ankommende Gepäck herabgelassen. Auf einer bequemen breiten Treppe gelangen wir nach den Perrons und befinden uns hier in einer mächtigen eisernen Bogenhalle von ca. 37 m Weite, 20 m Höhe und 160 m Länge, die durch 19 Doppelbinder in 18 gleiche Felder getheilt ist. Seitliche, in die Abdeckung der Halle eingelassene und bogenförmig gestaltete Fenster, sowie ein in dem Scheitel der Halle angebrachtes grosses Oberlicht gewähren bei Tage eine sehr gute Beleuchtung, während hierfür beim Eintritt der Dunkelheit durch 12 elektrische Differentiallampen mit zweifachem Stromkreise Sorge getragen wird. Die Halle überdeckt zwei Perrons von je ca 11 m Breite und vier Geleise, von denen je ein Perron und zwei Geleise lediglich dem Stadt- und Ringbahn- resp. dem Extern- und Vorortverkehr dienen. Um diese Trennung auch äusserlich zu markiren und ein etwaiges Ueberschreiten der Geleise durch das Publikum von einem Perron zum andern zu verhindern, hat man die Localgeleise von den Externgeleisen durch ein Trennungsgitter geschieden.

Für Treppenanlagen — es sind deren 3 auf jedem Perron — ist hier, wie auf allen andern Bahnhöfen, reichlich Sorge getragen. Es wäre vielleicht das Beste und schlösse jeden Irrthum aus, wenn nur eine Treppe vorhanden wäre und diese sowohl zum

Aufgang wie Abgang benutzt werden müsste. Für diesen Zweck ist z. B. in sehr rationeller Weise die Mitteltreppe des Externperrons ausgebaut, welche nur einen obern Lauf hat, während von dem sehr breiten Podeste zwei Arme abzweigen, deren einer nach der Gepäckannahme resp. dem Hauptzugangsvestibul, der andere wenigstens indirect nach der Gepäckausgabe und dem auf der Westseite des Bahnhofs liegenden Droschkenhalteplatz führt.

Dass bei der überaus geräumigen Anlage dieses Bahnhofs auch für alle andern Bedürfnisse des Publikums und der dienstthuenden Beamten in reichlicher Weise Sorge getragen ist, sieht man auf den ersten Blick und wollen wir nur noch kurz erwähnen, dass für den Dienst der Beamten auf den Perrons und für das Signalwesen daselbst je ein Stationshäuschen errichtet worden ist.

Ein ganz besonderes Interesse nimmt die äussere Façade des Gebäudes in Anspruch, die in ihrer originellen und monumentalen Durchbildung dem Fachmanne wie dem Laien imponirt und ihrem Ursprunge nach wohl auf die zufällige Lage des Gebäudes zurückzuführen ist. Der Berliner hängt einmal mit warmer Zuneigung an den Schöpfungen seiner Vaterstadt, selbst wenn sie wenig mustergiltig sein sollten oder durch die Kargheit der aufgewandten Mittel Manches zu wünschen übrig lassen. Nun schliesst der Bahnhof unmittelbar an die unter Friedrich dem Grossen nach Gontard's Entwürfen 1777 erbauten König-Colonnaden an. Diese in ihrer gegenwärtigen Gestalt gewissermassen nur eine Scheinarchitectur, ja nach dem Bahnhofsvorplatze hin eine Coulisse mit reichem figürlichen Schmuck, hatten einst ihre hohe Bedeutung; sie sollten bilden einen architectonischen Abschluss der Königstrasse nach der ehemaligen Königbrücke zu und damit des alten innern Ringes der Stadt nach den Neubauten da draussen. Tempora mutantur! — und so haben sie heute nur einen antiquarischen, aber vollberechtigten historischen Werth; wenn sie auch schwarz und abgebröckelt erscheinen, wir hoffen, dass es nicht an Mitteln fehlen werde, ihnen ein neues Kleid anzuziehen, um sie als würdiges Vorbild des daneben stehenden jungen Sprösslings hinzustellen.

Dem Professor Baumeister Jacobsthal, einem hochbegabten Zögling der Berliner Schule und treuen Anhänger derer bewährten Meister, wurde die dankbare Aufgabe zu Theil, diese in ihren Zwecken so grundverschiedenen Bauwerke, die alten König-Colonnaden und den neuen Bahnhof zu einem harmonischen Gesammtbilde zu verschmelzen, und ist ihm die Lösung dieser selten schwierigen Aufgabe nach Möglichkeit gelungen.

Die langgestreckte Hauptfaçade auf der Ostseite des Bahnhofes charakterisirt in vollem Masse den Bahnhofszweck; noch mehr ist dies vielleicht mit der Westfaçade der Fall, der jeder Vorbau fehlt. Auf einem massigen und reichgegliederten Unterbau, der durch 6 m breite Flachbogenfenster, deren Axweite ca. 9 m beträgt, durchbrochen wird, erhebt sich das Dach der eisernen Bogenhalle. Der markige Sockel und die kräftigen Pfeiler zwischen den Fenstern sind in schönstem Oberkirchener Sandstein ausgeführt und die Wandflächen mit gelben Ziegeln verblendet. Auf diesem Unterbau ruht gewissermassen als seine Bekrönung der Sockel der Halle, welcher in schöner und origineller Weise als eine Art Drempelwand erscheint, die als eiserner Fachwerksbau in polychromischen Farbentönen mit gelben, braunen und weissen Verblendsteinen ausgeführt ist. Ueber den Pfeilern des Unterbaues stehen die Sandsteinpfeiler des Drempels und tragen auf der Vorderfläche die aufs Sauberste ausgeführten Wappen sämmtlicher grösseren Städte Deutschlands. Wir verkennen nicht, dass diese Wappen einen hohen Reiz ausüben, möchten aber auf einen schon oft in der Presse und im Publikum gerügten Uebelstand aufmerksam machen, der leider auch hier zu Tage tritt. Es fehlt jede Bezeichnung der Wappen und dadurch geht der Reiz zum Studium verloren. Der Berliner kennt zwar seinen „Bären" — à propos, der ist nicht einmal da —, indessen viel weiter dürfte auch trotz heraldischer Ausstellung seine Kenntniss nicht gehen. Vielleicht lässt sich noch Nachhilfe schaffen durch Anbringung eiserner Täfelchen, dann würde selbst die liebe Jugend an den Wappen ihre Freude haben. Die Endpfeiler des Gebäudes sind selbstverständlich ganz besonders kräftig ausgeführt, aber noch nicht vollendet; zwei bereits ausgemeisselte schöne Adler lassen auf die Anbringung des Preussischen Wappens schliessen. Als obersten Abschluss tragen die Pfeiler reich verzierte Schornsteinaufsätze aus getriebenem Zinkblech.

Wie schon oben bemerkt worden ist, war es bei diesem Bahnhofe möglich, die Wartesäle I., II. und III. Classe zum Theil vor die eigentliche Flucht des Gebäudes vortreten zu lassen. Dadurch entstand in der Mitte der Ostfaçade ein mächtiger Vorbau, der zweietagig in reinem Sandstein ausgeführt ist und dessen Ecken zwei sehr schöne silhouettirte Kuppeln zieren.

Wir müssen uns auf diese allerdings auch nur skizzenhafte Beschreibung der hochinteressanten Bahnhofsanlage beschränken; denn wollten wir in nähere Details oder etwa noch in eine Beschreibung des ebenso imposanten Maschinenhauses mit seinen Motoren für die hydraulischen Aufzüge und die elektrische Beleuchtung eingehen, so wären wir ohne Illustrationen doch nur schwer verständlich und würden über den Rahmen dieses Blattes hinausgehen. Wir wollen nur anregen und können den Fachleuten den Besuch der Berliner Stadtbahn nicht genug empfehlen, denn man sieht hier in vielleicht vollendeterem Grade als irgend anderswo einen Eisenbahnmechanismus functioniren, den wir Deutschen meist nur vom Hörensagen kannten, und den mit eigenen Augen im fernen Auslande zu schauen nur wenigen Bevorzugten für schwere Opfer an Zeit und Geld vergönnt war.

Wir wenden uns jetzt dem Bahnhofe Friedrichstrasse zu und dürfen uns hier um so kürzer fassen, als die gesammte Plandisposition namentlich hinsichtlich der Geleis- und Perronanlagen im Allgemeinen mit der des Bahnhofes Alexanderplatz übereinstimmt. Nur ist es schwer, an die nähere Beschreibung einer Anlage zu gehen, bei der man von vorneherein von Zweifeln beseelt wird, ob sie auch für die Dauer gesteigerten Anforderungen des Verkehrs genügen wird, wie sie erfahrungsmässig einzutreten pflegen. Das eine ist sicher, es giebt kaum einen zweiten Bahnhof der Welt — wenigstens wir wissen keinen zu nennen — der seiner ganzen Lage und Bestimmung nach dazu ausersehen ist, ein zahlreicheres und distinguirteres Publikum aufzunehmen, wie gerade dieser Bahnhof. Der Bahnhof Friedrichstrasse muss als die Incarnation aller Deutschen, aller auswärtigen Bahnhöfe angesehen werden; er ist ein Bahnhof des internationalen Verkehrs, in dem sich die Träger von Macht, Reichthum und Intelligenz auf ihren Reisen nach Paris, London, Petersburg, Wien und darüber hinaus nach Newyork und allen Gegenden der Erde täglich und nothgedrungen Rendezvous geben, in dem man in ununterbrochener Reihe allen Nationalitäten, allen Sprachen und Gebräuchen begegnet und in dem sich für den aufmerksamen Beobachter ein ethnographisches Schauspiel abspielt, wie es drastischer kaum gedacht werden kann. Dass mit dem Wohlstand der Reisenden die Ansprüche an den Comfort proportional wachsen, lehrt die Erfahrung. Wir möchten also die Behauptung aufstellen: gelingt es der so gewandten Betriebsleitung mit den vorhandenen Anlagen auch die gesteigerten Ansprüche des Publikums zu befriedigen, gewährt der Bahnhof Friedrichstrasse auch fernerhin Raum zur Aufnahme des ihm naturgemäss zufallenden Verkehrs, so sind alle andern Bahnhöfe der Welt zu gross gerathen, weil wohl keiner verhältnissmässig so enge gebaut worden ist. Man sehe nur die winzige Zufuhrstrasse auf der Nordseite des Bahnhofes, welche an der schmalsten Stelle etwa 4,5 m und nirgends so breit ist, dass zwei Droschken an einander vorbeifahren können. Den Droschkenhalteplatz auf der Südseite des Bahnhofes hat man in letzter Stunde vor der Betriebseröffnung der Bahn glücklicherweise um das Doppelte vergrössert, und doch genügt er nur mit vieler Mühe dem Verkehr. Wir glauben, dass die projectirte Ausführung der nahen Uferstrasse an der Spree im Interesse einer Vertheilung des Verkehrs, sowie eine zweckentsprechende Verbreiterung der nördlichen Zufuhrstrasse und des Droschkenhalteplatzes dringend erwünscht sind, wenn nicht gelegentlich unliebsame Störungen der Passagen eintreten sollen.

Der Haupteingang in den Bahnhof liegt auf der Nordseite und zwar in möglichster Nähe der Friedrichstrasse. Ein Vestibul von sehr mässigen Dimensionen, dessen Gesammteindruck überdies durch eingebaute starke Viaductpfeiler beeinträchtigt wird, nimmt den Reisenden auf. Linker Hand und leicht zugänglich befindet sich ein Billetverkauf mit 4 Schaltern für den Localverkehr der Stadtbahn und dicht daneben die grosse Aufgangstreppe nach dem betreffenden Perron. Für den Stadtbahnreisenden ist vorzüglich gesorgt, während der Externreisende meist seine ganze Aufmerksamkeit wird zusammen nehmen müssen, um sich in der ihn drängenden Eile zurecht zu finden. Zwar hat die Betriebsverwaltung sich in anerkennenswerthester Weise alle Mühe gegeben, durch zahlreiche und deutliche Plakate den Reisenden zu orientiren, es ist aber zu natürlich, dass in dem Gedränge der Reisenden oft die schönsten Plakate nicht gelesen werden. Also erst nach einiger Erfahrung wird man ohne Hilfe der äusserst dienstfertigen Portiers in diesem Vestibul lernen, dass sich auf der Ostseite die Schalter für die westlichen Bahnen, auf der Westseite die der östlichen Bahnen befinden. Hat der Reisende erst das richtige Billet erlangt, so ist allerdings die Gefahr des weiteren Irrens ausgeschlossen; denn nun liegt klar vor ihm die Gepäckabfertigung, deutlich die nach dem Externperron führende Haupttreppe und in unmittelbarer Nähe die einladenden Wartesäle. Letztere sind durch den Ausbau gewöhnlicher Viaductbögen gewonnen und geschmackvoll durchgeführt und möblirt. Für den Wartesaal III. und IV. Classe, sowie für I. und II. Classe hat man je 2 Bogenöffnungen von zusammen 16 m Länge und 10 m Tiefe, für das Damenzimmer eine derartige Bogenöffnung genommen. Wir wollen nicht unerwähnt lassen, dass der Bahnhof Friedrichstrasse fernerhin auch der Hauptbahnhof für alle reisenden Fürstlichkeiten sein dürfte, für deren Dienst bisher nur ein auf der Südseite des Gebäudes gelegenes Wartezimmer interimistisch eingerichtet ist. Der Ausbau der unmittelbar daneben gelegenen eigentlichen Kaiserzimmer soll erst in nächster Zeit erfolgen, und bezweifeln wir nicht, dass dies, wie überall, so hier besonders in einer der hohen Würde und dem illustren Zweck dieser Zimmer entsprechenden Weise geschehen wird.

Die Perronanlage gleicht, wie wir schon oben andeuteten, ziemlich genau der des Bahnhofes Alexanderplatz; auch hier überdeckt eine 37 m weite aber spitzbogenartige Halle von 20 m Höhe und 145 m Länge 2 Perrons von je 10,5 m Breite und 4 Geleise, und Abends findet gleichfalls eine elektrische Beleuchtung der Halle durch 12 Lampen statt. Ferner liegen in jedem Perron 3 Treppen und an den Enden je 2 hydraulische Aufzüge; auch fehlen nicht Stationshäuschen für dienstthuende Beamten; nur eins vermissen wir, was sich bei den letzten warmen Tagen recht fühlbar gemacht hat, die Anlage besonderer Trinkvorrichtungen und vielleicht auch einer Retirade, wie beides ja auf einem Perron des Schlesischen Bahnhofes in so zweckmässiger Weise etablirt ist; möglicherweise sprechen andere Betriebsrücksichten dagegen, wir wollen auch nur das Bedürfniss constatiren.

Von den Vorplätzen aus repräsentirt sich das Gebäude als Ziegel-Rohbau in den gothisirenden Formen der Hannoverschen Schule, mit rothen und theilweise braun glasirten Steinen verblendet. Ueber einem reich gegliederten, mit Sandsteingefriesen versehenen Unterbau erhebt sich eine hohe Hallenwand mit Rund-Bogenfenstern, so dass der Bau zweietagig erscheint. Während die Nordflucht des Gebäudes — allerdings in starker Curve — glatt durchgeht, liegen vor der Südfaçade zwei gleiche Bogenportale und zwar das eine vor dem Ausgange für das Publikum, das zweite als Unterfahrt vor den Kaiserzimmern. Die ganze Erscheinung des mächtigen Bauwerkes in vorzüglich sauberer Ausführung mit der darüber liegenden Halle macht einen vornehmen und doch freundlichen Eindruck und kann für weitere Bauten dieser Stylrichtung am Orte wohl als Vorbild dienen. Architect der Façade ist Herr Vollmer, während die Grundriss-Disposition sowohl dieses Bahnhofes, wie des Bahnhofes Alexanderplatz auf amtlichem Wege und unter Leitung des Herrn Geheimen Regierungsraths Dircksen aufgestellt worden ist. Die Ausführung beider Bahnhöfe lag in den Händen des Herrn Bauinspectors Haesecke, welchem wiederum für den Bau des Bahnhofes Friedrichstrasse der Herr Regierungs-Baumeister Gier zur Seite stand. Ueberall hat nur das solideste Material bei sauberster Bearbeitung Verwendung gefunden, und können die Architecten gewiss mit Genugthuung auf die Wiedergabe ihrer geistigen Ideen in so schöner Form blicken. Man kann wohl sagen, dass der Bau den Beweis geliefert hat, dass die Theilung der Arbeit zwischen geistigem Schaffen und practischem Können zu den günstigsten Resultaten führt.

Werfen wir einen Rückblick auf die bisherigen Leistungen der Stadtbahn, wie solche in der kurzen Zeit seit ihrer Eröffnung zu Tage getreten sind, so müssen wir offen gestehen, dass alle Erwartungen übertroffen sind. Die Betriebsverwaltung hat es verstanden, allen berechtigten Wünschen des Publikums entgegen zu kommen, ja sie theilweise zu überholen, und auch das Verhalten des Publikums kann bei den ihm im Betriebe gewährten ungewöhnlichen Freiheiten nicht genug gerühmt werden. Der Mechanismus arbeitet, als wäre er Jahre lang im Betriebe; anstatt der gehofften 15 000 Passagiere befördert die Stadtbahn auf den Localgeleisen allein durchschnittlich 25 000 Passagiere pro Tag bei einer bisherigen Minimalleistung von 16 000 und Maximalleistung von 85 000 Personen.

Die Zahl der täglichen Züge auf den Localgeleisen beträgt 210, auf den Externgeleisen 104, wozu an Sonn- und Festtagen noch ca. 50 Extrazüge kommen.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Breslau.

Festlichkeiten des zweiten Tages.

Es war ein stattlicher Eisenbahnzug — 17 Salonwagen mit vorgespanntem Leitmotiv —, welchen das Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn am 1. August Nachmittags auf seinem schön decorirten Bahnhof den Festtheilnehmern zur Fahrt nach Fürstenstein zur Disposition gestellt hatte. Präcis 3 Uhr 35 Min. fuhr der Zug — an Schmolz, Canth, Mettkau vorübersausend und nur in Ingramsdorf haltend — nach Station Freiberg, deren Bahnhof im Flaggenschmuck prangte. Nach einer kurzen Rast dort, zur Einnahme des Kaffee, eilte der Zug, von 2 reich bekränzten Locomotiven geführt, um die Hügel sich windend, nach dem eigens hergerichteten Halteplatz, der zunächst dem Wege nach Fürstenstein lag. Hier mit dem Tusch einer Capelle empfangen, enteilte man den Waggons, um zu Fuss unter Vorantritt der Capelle, die neue Burg zu erobern. Die Fürstlich Pless'sche Verwaltung, welche ganz wesentlichen Antheil an dem Gelingen des Festes hatte, war so liebenswürdig gewesen, 5 hochelegante Zweispänner zu stellen, und am Eingange in den Fürstlichen Park, nachdem sich auch die Damen, welche bereits von der Station aus per Wagen befördert worden waren, dem Zuge angeschlossen, begrüsste der Fürstliche Generaldirector, Herr Ritter, die Versammlung in kurzer Ansprache, in welcher er zugleich das Programm für die Fusstour entwickelte. Diese letztere ging durch den Burghof, an den Ställen vorbei, in die sich viele neugierige Blicke versenkten, nach den Terrassen, die in ihrer wunderbaren Blumenpracht einen entzückenden Eindruck machten. Die Aussichtspunkte wurden natürlich stark belagert; überall Ausrufe höchster Befriedigung! Nun ging es hinab zum Grunde; im Grunde genommen ging auch da Alles ganz gut, aber — von der Stirne heiss, rinnen muss der Schweiss, wenn man von der neuen auf die alte Burg und wieder zurück klettern soll. Mancher unvorsichtige Fremdling, der da wähnte, man habe ihn nur zu einem kleinen Spaziergange eingeladen, mag wohl im Geheimen des Comités nicht mit der gebührenden Freundlichkeit gedacht haben, aber als man auf der alten Burg, vom Tusch des Orchesters empfangen, angelangt war, war sicher die Versöhnung bereits perfect, denn da gab es wieder sshöne Aussichten und auch für Stärkung und Labung war gesorgt. Ein Trompetensignal gab das Zeichen zum Aufbruch — ein paar Regentropfen, die vorher gefallen waren, hätten von dem herrlichen Punkte nimmer verscheucht. Der Weg zurück war kürzer, vielleicht weil das vorbereitete Diner bereits seine Schatten voraus warf, genug, es dauerte nicht gar lange und die ganze Gesellschaft sass im Restaurationssaale der neuen Burg. Da waren auf 2 langen Tafeln alle Schätze aufgestellt, welche eine fein gebildete Küche für gewählte Zungen ausdenken und herstellen kann. Ein Wall von Gerichten aus allen Gebieten der Zoologie, vom Säugethier und Vogel zum Fisch und Kerbthier herunter, welches durch die Species der Hummer würdig vertreten war. Die Wälle beider Tafeln waren sturmfrei, von allen Seiten und mit vereinten Kräften angegriffen und von allen Reserven berennt, haben sie erfolgreichen Widerstand geleistet und zeigten sich stärker als die begeisterten Leistungen aller Anwesenden. Ueber die Qualität war das Lob so einstimmig, wie über die Quantität; für Damen wurde dazu Pfirsichbowle, für Herren Bier à Discretion gereicht. Was Wunder, wenn die gute Laune einen hohen Grad erreichte? Die Heiterkeit wurde noch durch eine Anzahl von Toasten erhöht. Herr Geh. Rath Grotefend eröffnete den Reigen mit dem Willkommen in dem schönen Fürstenstein. Er meinte, wir seien, nachdem gestern Herr v. Tolnay der Schönheiten Breslaus gedacht, ängstlich gewesen, ob wir die Hoffnungen, die man in uns setzt, auch erfüllen können. Heut haben wir den Gästen Fürstenstein, die Perle der Schlesischen Vorgebirge, gezeigt, und da dürfen wir, zumal uns das Wetter günstig geblieben, uns freuen, auf diesem schönen Fleck Erde unsere Gäste willkommen heissen zu können. Diesem Willkommen stimmte selbst das Orchester freudig zu. Hieran schloss sich ein Tischlied — das zwar die Ueberschrift trug „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", das aber jedenfalls nicht ad hoc gemacht, sondern nur neu aufgelegt war — ein recht schönes Lied über Fürstenstein, als Gedicht besser wie sangbar.

Herr Geh. Rath Grapow von der Rechte-Oder-Ufer-Bahn gedachte in warmen Worten des Fürsten von Pless, dem der Verein zu grossem Danke verpflichtet sei; sein Hoch galt dem Besitzer von Fürstenstein. An dessen Stelle antwortete sein Generaldirector ungefähr Folgendes: Die Eisenbahnen werden die Adern der Welt genannt; durch die Adern wird das Blut im Körper vertheilt und das Herz vermittelt somit die wirthschaftliche Bewegung der Völker. Dieses Herz, dieser Centralpunkt ist der Verein Deutscher Eisenbahnen, der mit seinem Wirken vielen Millionen frische Kräfte zuführt. Se. Durchlaucht der Fürst bedauert, dass er den Verein nicht selbst empfangen kann, um so mehr gereicht es dem Redner zur Freude, an seiner Stelle den Verein begrüssen zu können auf diesem herrlichen Stück Erde, so reich an Schönheiten der Natur. Herr Herrmann aus Magdeburg erinnert daran, dass von Herrn Geh. Rath Grapow die Idee herrühre, den Congress in Breslau tagen zu lassen, und da sich dieser Herr zugleich um die Arrangements verdient gemacht hat, gilt ihm sein Hoch. Herr Grapow lehnt den Dank für seine Person bescheiden ab; er meint, dass dem Comité nicht Alles nach Wunsch gegangen sei, insbesondere bedauere er, dass die Sonne nicht scheine — dafür aber haben wir einen Kreis von Special-Sonnen bei uns, die Damen, denen er sein Glas weihe. Am Schlusse durchbrach Herr Geheimrath Simon, der gegenwärtige Präsident des Vereins, die Wogen der allgemeinen Heiterkeit mit einem Toast, welcher den gesammten Leitern der geselligen Veranstaltungen galt, nicht dem Herrn Geh. Rath Grapow allein — sie alle hatten Antheil an dem rauschenden und kaum endenwollenden Beifall der Versammelten.

Die Uhr schlägt keinem Glücklichen. Der Satz trog heut; man muss im Eisenbahnwesen verstehen, pünktlich zu sein, und obgleich die jugendlichen Gemüther die allerhöchste Lust verspürten, das Feld nicht zu räumen, ohne auch ein Tänzchen gemacht zu haben, die Uhr zeigte den Weg, der zum bereitstehenden Zuge führte. Ein ziemlich lustiger Regenschauer begleitete auf der kurzen Strecke, die Glocke tönte, einmal, zweimal, dreimal, ein scharfer Pfiff — und hinaus ging es in die Nacht. In dem herrlichen Fürstenstein verlöschten die Lichter, die man den Gästen auf den Weg gestellt, aber in Allen wird die Erinnerung an einen schönen Tag noch lange fortglimmen.

Der Omnibusverkehr zwischen Dresden und Weinböhla

auf der zum Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin gehörigen Berlin-Dresdener Bahn*).

Bei den lebhaften Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Dresden und den zahlreichen Vororten im Elbthale hatte sich herausgestellt, dass einmal die Zahl der gewöhnlichen Züge nicht allen Bedürfnissen entsprach, und dass ferner eine grössere Zahl von Haltestellen den Anwohnern der Berlin-Dresdener Bahn wesentliche Vortheile bieten würde.

Um diesen Verhältnissen und dabei zugleich den finanziellen Interessen der Bahn Rechnung zu tragen, ohne auf den Gang der Hauptzüge einen nachtheiligen Einfluss auszuüben, gelangte man dahin, vom 1. Juni 1881 an den Vorortverkehr durch besondere Züge (Omnibuszüge) zu fördern und für dieselben die einfachsten Einrichtungen vorzusehen.

1. Bauliche Einrichtungen. Die Länge der Strecke beträgt bis Weinböhla 17,48, bis Naundorf 10,83 km, die Maximalsteigung 1 : 200, der Minimalradius auf eine kurze Strecke 700, sonst über 1 000 m. Ausser an den auch für die Vollzüge geltenden Stationen bezw. Haltestellen Dresden, Kemnitz, Cossebauda und Weinböhla bestehen für die Omnibuszüge noch 8 Haltepunkte, welche an frequenten Niveauübergängen möglichst einfach hergestellt sind. Dieselben haben einen 20 m langen Kiesperron mit Bordkante von alten Schwellen, ausserdem eine Bank von Latten und einen Tisch zum Absetzen von Tragkörben etc.; sie wurden ohne wesentliche Erdarbeiten hergestellt und nur bei Niederwartha und Zitzschewig musste der Perron auf Pfählen über der ca. 8 m hohen Böschung errichtet werden; Wartehallen sind bis jetzt nicht angelegt worden. Die Namen der Stationen und Haltestellen sind:

Dresden, Cotta (2,23 km), Kemnitz (3,60 km), Stetzsch (5,35 km), Cossebauda (6,77 km), Niederwartha (8,97 km), Naundorf (10,83 km), Zitzschewig (11,98 km), Neu-Coswig (13,30 km), Moritzburgerstrasse (13,94 km), Köhlerstrasse (15,80 km), Weinböhla (17,48 km).

2. Betriebseinrichtungen. Zum Betriebe der Omnibuszüge sind zwei kleine Strassenlocomotiven von Krauss & Co. in München geliehen worden. Dieselben kosten neu 12 000 ℳ, und zahlt die Verwaltung für das Darleihen pro Jahr 15 pCt. des Neuwerthes; beim etwaigen Ankauf der Locomotiven werden 10 pCt. dieser Gebühren als Kaufpreis angerechnet. Die zweiachsigen, ungekuppelten Maschinen von ca. 30 Pferdekraft haben ein Gewicht von 8 000 kg, 1 500 mm Radstand, 630 mm Raddurchmesser, 170 mm Cylinderdurchmesser, 300 mm Kolbenhub und 15 Atmosphären Dampfdruck. Dieselben wurden früher mit Coaks geheizt, während in neuerer Zeit mit Vortheil eine Mischung von Coaks mit Kohlen im Verhältniss 1 : 2 verwendet wird. Der Wasserraum fasst nahezu einen Cubikmeter und wird auf jeder Tour (hin und zurück) nur einmal Wasser in Dresden genommen. Der Zug besteht aus 1—2 Intercommunicationswagen III. Classe, darunter 1 mit Bremse, und einem Wagen IV. Classe, dessen eine Hälfte durch Sitzbänke in III. Classe umgewandelt und deren andere Hälfte zum Absetzen von Traglasten bestimmt ist. Schutzwagen und Zugleinen fehlen, dagegen dürfen auf Anordnung des Reichs-Eisenbahnamtes der kleinen Maschine nicht mehr als 3 Wagen angehängt werden, und übernimmt daher bei stärkerem Andrang des Publikums, falls 3 Wagen nicht reichen, eine grosse Tendermaschine den Dienst. Die Wagen wurden bisher im Winter nicht geheizt, weil die Passagiere meist nur kurze Strecken zurücklegen, und erhielten Oelbeleuchtung, da Gasbeleuchtung zu theuer war, namentlich weil das Füllen des Gasrecipienten in Berlin ein vielfaches und dadurch kostspieliges Hin- und Herfahren der Wagen veranlasst hätte. Eine Trennung des Publikums durch Frauen- und Rauchcoupées ist nicht eingeführt und hat sich bisher auch nicht als Bedürfniss erwiesen. Sonntags fallen die ersten Nachmittagszüge aus und werden wegen des stärkeren Vergnügungsverkehrs Extrazüge mit gewöhnlicher Maschine als Vollzüge und zwar nur zwischen Dresden und Cossebauda befördert.

Die Bedienung des Zuges wird für gewöhnlich durch einen Locomotivführer und einen Heizer bewirkt. Ersterer befindet sich auf der Maschine, der Letztere ist zugleich Schaffner bezw. der zugführende Beamte.

Zwischen der Locomotive und dem Zuge ist eine Verbindung durch Klappbrücken hergestellt, so dass der Heizer jederzeit auf die Maschine gelangen kann. Derselbe hat neben dem gewöhnlichen Schaffnerdienst noch den Verkauf der Billets im Zuge selbst zu bewirken. Die Bahnwärter haben mit den Omnibuszügen, abgesehen von der gewöhnlichen Streckenbewachung und dem Schliessen der Barrièren, nichts zu thun, mit Ausnahme des Weichenstellers in Naundorf, welchem die Bedienung der Weichen und des für die Omnibuszüge aufgestellten Sprechapparates obliegt.

*) Entnommen dem „Amtsblatt der Königlichen Eisenbahndirection Berlin" No. 27 v. 16. d. M.

3. Verkehrseinrichtungen. Bis zum 1. Juni d. J. fuhren alle Züge, in jeder Richtung 5, bis Weinböhla; dem sich herausstellenden Bedürfniss entsprechend wurde indess bei Naundorf ein Ausweichegeleis mit 2 Weichen eingelegt, um das Umsetzen der Maschine zu ermöglichen, und laufen nunmehr täglich von 6 Zügen 4 desgl. nur bis Naundorf und 2 weiter bis Weinböhla; die Lage derselben ist so gewählt, dass die 3 Vormittagszüge vorzugsweise dem Marktverkehre und, soweit es thunlich, auch dem Schulbesuche, die 3 Nachmittagszüge zwar auch dem geschäftlichen, insbesondere aber dem Vergnügungsverkehre dienen.

Der erste Zug Vormittags geht um 5 Uhr 39 Min. von Dresden ab und trifft kurz vor 7 Uhr daselbst wieder ein; der letzte Zug Nachmittags verlässt Dresden um 8 Uhr 49 Min. und kommt um 10 Uhr Abends dort wieder an.

Die Grundgeschwindigkeit der Züge beträgt 30 km pro Stunde; die Züge halten, falls nicht Kreuzungen vorkommen, wo unter allen Umständen gehalten wird, auf den Stationen nach Bedarf und ist im Fahrplan ½ Minute Aufenthalt für jede Station angenommen, ausserdem für An- und Abfahrt je ½ Minute gerechnet worden. Es existirt nur eine Wagenclasse. Die Billets sind ähnlich denen an der Pferde-Ringbahn in Berlin eingerichtet und bestehen 5 verschiedene Sorten zu je 10, 20, 30, 40 und 50 ₰, denen entsprechend die ganze Tour in Abschnitte (Theilstrecken) zerlegt ist. Diese Theilstrecken sind auf den Billets vorgedruckt. Zur leichteren Unterscheidung haben die in Blocks zusammengehefteten Billets verschiedene Farbe. Die Fahrpreise sind nach den Concurrenzverhältnissen und denen der Elbschifffahrt regulirt und entsprechen ungefähr denen der IV. Classe. Die Retourbillets für Vollzüge, sowie Abonnementsbillets, gelten auch für die Omnibuszüge.

Expedirung von Reisegepäck findet nicht statt, doch ist die Mitnahme desselben den Passagieren bis zu einem Gewicht von 35 kg kostenfrei gestattet. Behufs Controle der verkauften Billets und der Schaffner (Heizer) erhalten die Letzteren bei Beginn des Dienstes auf der Anfangsstation mit den Billets ein Buch, in welchem für jede Billetsorte die Nummern des letztverkauften Billets ersichtlich sind. Dieses Buch hat der Schaffner derart weiter zu führen, dass er nach Beendigung jeder einzelnen Fahrt die letztverkaufte Nummer jeder Sorte einträgt. Die in den Händen der Passagiere befindlichen gültigen Billets müssen sonach stets eine höhere Nummer als die im Buch angegebene tragen. Die Billets sind ausserdem vom Schaffner (Heizer) bei der Ausgabe zu coupiren in der Weise, dass die Bezeichnung derjenigen Theilstrecke, für welche das Billet gelöst ist, durchlocht wird, wodurch ein wiederholter Gebrauch desselben ausgeschlossen ist.

Nach Beendigung seines Dienstes hat der Schaffner das genannte Buch, den Billetbestand und die Einnahme an die Casse der Endstation abzugeben. Die Abrechnung wird zur Zeit von der Stationscasse in Dresden bewirkt.

Billet- und Zugrevisionen finden durch die Vorstände in Dresden, Cossebauda und Weinböhla und ausserdem durch den Betriebscontroleur statt. Unzuträglichkeiten und nennenswerthe Ungehörigkeiten haben sich bis jetzt nicht ergeben. Die für den Billetdienst ausgebildeten Heizer, jeweilig zwei Mann, wechseln, ebenso wie die Führer, einen um den andern Tag ab; bei voraussichtlich starken Zügen werden beide Heizer gleichzeitig herangezogen.

4. Rentabilität. Die Frequenz der Züge hat sich binnen Jahresfrist wesentlich gehoben. Während im Juni vorigen Jahres 6 611 Billets mit einer Einnahme von 1 310 ℳ verkauft wurden, betrug die Zahl der verkauften Billets im Juni dieses Jahres 11 935 Stück mit einer Einnahme von 2 094 ℳ, im Mai sogar 13 566 Stück mit 2 460 ℳ Einnahme.

Die Kosten betragen bei dem gegenwärtigen Fahrplan 0,39 ℳ pro Zugkilometer oder 61,06 ℳ pro Tag, einschliesslich der Verzinsung der baulichen Anlagen und der Betriebsmittel. Die Selbstkosten pro Monat Juni berechnen sich sonach beispielsweise auf 1 831 und der Reingewinn auf 263 ℳ.

Eine weitere Zunahme des Verkehrs wird zu hoffen sein.

5. Erwünschte Vervollkommnungen. Seitens der Adjacenten ist wiederholt die Weiterführung der in Rede stehenden Züge über Station Dresden Friedrichstadt hinaus auf die Verbindungsbahn bis zur Freiberger- oder wenn thunlich bis zur Falkenstrasse als ein Bedürfniss und eine die Frequenz voraussichtlich fördernde Massregel angeregt worden. Die mit der Königlich Sächsischen Staatsbahn, deren Einwilligung dazu erforderlich sein würde, darüber stattgehabten Erörterungen haben bisher zu keinem Resultate geführt.

Auch der Anschluss an die vermuthlich zur Ausführung gelangende Pferdebahn vom Postplatze bis zur Schäferstrasse wird in Aussicht zu nehmen sein.

Eine etwas grössere, dem Locomotivführer mehr Raum bietende Breite der Maschine ist als zweckmässig zu bezeichnen. Ferner erscheint die Beschaffung wenigstens einer speciell für Omnibusbetrieb construirten Tendermaschine, welche bei stärkerem Verkehr mehr als 6 Achsen befördern darf, sehr wün-

schenswerth, da durch die gegenwärtig in solchen Fällen erforderliche Heranziehung schwerer Tender- oder Zugmaschinen der Betrieb durch Mehreinstellung eines Beamten und durch erheblich stärkeren Verbrauch an Heizmaterial vertheuert wird. Desgleichen würde die Beschaffung besonderer, für derartigen Betrieb gebauter, leichter und dabei viel Personen fassender Wagen, wie solche z. B. von Krauss für die Berlin-Görlitzer Bahn geliefert sind, von Vortheil sein.

Die Errichtung ganz einfacher Wartehallen möchte an einigen Haltepunkten sich gleichfalls bald empfehlen.

Königliche Eisenbahndirection.

Wex.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 21. August 1882. (Geschäftsthätigkeit des Handelsministeriums. Ebenfurt-Leobersdorf. Betriebsreglement-Bestimmung. Communicationsministerium. Zugsverspätungen. Bahnauflassung. Schnittpunkt. Mühlenindustrie. Arad-Csanád. Budapest-Semlin. Staats- und Waagthalbahn. Börsennotiz.)

Ueber die Geschäftsthätigkeit des Oesterreichischen Handelsministeriums im Jahre 1881 ist der Bericht veröffentlicht worden. Dessen zahlreiche Agenden, welchen, einem wohlbegründeten Antrage der Pilsener Handelskammer zufolge, noch das gesammte Zollwesen angereiht werden sollte, sind nach den Hauptgruppen: Gewerbliche Industrie, Handel, Verkehrswesen und Statistik überaus sorgfältig und detaillirt dargestellt. Von der enormen Thätigkeit auf diesen Gebieten, welche alle handelsministeriellen Ressorts entwickelt haben, interessirt uns zunächst die des Verkehrswesens. Das Fortschreiten der Verstaatlichungsaction hat von der mit Ende 1881 bestandenen Gesammtlänge der Oesterreichischen Eisenbahnen von 11 692 km, 2 912 km = 34,90 pCt. in den Staatsbetrieb gezogen. Ueber die Darstellung des in den Staatsbahnen investirten Staatsvermögens und die Aufnahme eines besonderen Eisenbahnanlehens wurden eingehende Erörterungen gepflogen. An die Berathungen über die rechtliche Stellung der Regierung gegenüber dem bevorstehenden Ablaufe des Privilegiums der Ferdinand-Nordbahn, an den legislativen Vorlagen betreffend den Bau der Galizischen Transversalbahn, an die Einflussnahme auf den über alle Erwartung günstigen Fortschritt des Baues der Arlbergbahn etc. reihen sich Erörterungen über den Umfang der den gemeinsamen Bahnen gegenüber der Territorialregierung zustehenden Befugnisse, anlässlich der seitens der Ungarischen Regierung angesprochenen Ingerenz auf den etwaigen Abschluss eines Peagevertrages zwischen der Galizischen Transversalbahn und der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn auf der Strecke Zagórz-Chyrów. Den Glanzpunkt der handelsministeriellen Thätigkeit bildet die Förderung des Localbahn-Wesens. Im Jahre 1880 wurden 7 Localbahnen mit ca. 100 km, im Jahre 1881 dagegen 20 mit 510 km concessionirt, von welchen ein grosser Theil bereits dem Betriebe übergeben wurde.

Für die Eisenbahnlinie Ebenfurt-Leobersdorf hat die Firma Schöller bereits die Concession mit der Verpflichtung erhalten, diese Linie dem Staate zum Betriebe zu übergeben. Die Agitation gegen den Bau dieses 8 km langen Eisenbahngliedes, durch welches Wien, in Folge der Ablenkung des Getreideverkehrs von Raab aus über die Linien der Westbahn nach der Schweiz, angeblich geschädigt würde, erscheint ganz unberechtigt. Derselbe berührt von Raab aus überhaupt nicht Wien, sondern geht bisher über Neustadt nach Leobersdorf und von da über die Niederösterreichischen Staatsbahnen nach St. Pölten auf die Westbahn. Diese neue Exportlinie über die Westbahn hat heute nicht mehr die frühere Bedeutung, nachdem durch den Vertrag der Ungarischen Regierung mit der Oesterreichischen Staatsbahn die Linie Raab-Neu-Szöny der Linie Raab-Ebenfurt Concurrenz machen und es im Interesse beider Contrahenten liegen wird, das von Raab kommende Getreide auch mit der Staatsbahn nach dem Westen zu verfrachten. (Wir werden das offiziöse Communiqué über diese Concession nachtragen.)

Entgegen der Bestimmung des § 55 des Betriebsreglements wurden den Partheien bisher über Sendungen, welche wegen Wagenmangels nur mit Vorbehalt bis zur thunlichen Verladung zu übernehmen waren, sofort seitens der Bahnorgane die Aufnahmsscheine ausgestellt oder den Frachtbriefen der Expeditionsstempel schon am Tage der Uebernahme der Sendung aufgedrückt, während letztere erst nach mehreren Tagen verladen werden konnte und daher erst dann der Expeditionsstempel am Frachtbriefe hätte ersichtlich gemacht, beziehungsweise das Aufgabsrecepisse hätte ausgefolgt werden sollen. Die Empfänger derartiger Sendungen oder deren rechtskundige Vertreter haben auf Grund des dem Frachtbriefe in irriger Weise aufgedrückten Expeditionsstempels wegen Lieferzeit-Ueberschreitung Klage geführt, und wurden die betreffenden Bahnanstalten für sachfällig erklärt. In Folge dessen haben dieselben jüngsthin ihre Manipulationsorgane beauftragt, nach den Bestimmungen des § 55 des Betriebsreglements genau vorzugehen.

Die interimistische Uebertragung des Communicationsministeriums an den Ungarischen Handelsminister hat nicht die Bedeutung, als ob dasselbe ganz aufgelassen werden solle. Dies wäre, auch abgesehen von den gegenwärtig vorzunehmenden grossen Wasserbauten, in diesem Augenblicke nicht blos inopportun, sondern einfach unmöglich. Die Neugruppirung der Ungarischen Eisenbahnen ist zwar im Grossen und Ganzen — wenn auch ein Theil des bezüglichen Programmes nur noch im Plane ausgeführt erscheint — vollzogen, aber die Ueberwachung der neuen Bahnbauten, die vielleicht nothwendig werdende weitere Completirung des Eisenbahnnetzes, die Ergänzung und eventuelle Modification der bestehenden Projecte, ferner mancherlei Verhandlungen, die damit Hand in Hand gehen, erfordern einen ganzen Mann. Stellt sich ja doch selbst in Cisleithanien immer mehr die Nothwendigkeit heraus, ein besonderes Communicationsministerium zu bilden, was nur eine Frage der Zeit ist.

Die Zugsverspätungen im Monate Juni 1882 betreffend, enthält der amtliche Bericht folgende Daten: Die Zahl der Züge, welche auf den Oesterreichischen Eisenbahnen mit Personenbeförderung im Juni d. J. verkehrten, war 38 946; darunter befanden sich 2 093 Courier- und Schnellzüge, 19 173 Personenzüge und 17 680 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten 38 619 bei der Ankunft in den Endstationen keine oder nur geringe Verspätungen. Als solche werden in Oesterreich Verspätungen bei Schnell- und Courierzügen bis inclusive 10 Minuten, bei Personenzügen bis inclusive 20 Minuten und bei gemischten Zügen bis inclusive 30 Minuten angesehen (welche Scala wir in Zukunft bei der monatlichen Mittheilung der Zugsverspätungen nicht mehr erwähnen werden. Anm. d. Referenten). Somit war die Zahl der mit grösseren Verspätungen in den Endstationen angelangten Züge im Ganzen 327.

Die Auflassung einer „Holz- und Eisenbahn“ u. z. einer Linie der im Jahre 1829 mittelst Privilegiums concessionirten Linz-Budweiser Pferdebahn wurde vom K. K. Handelsministerium unter folgenden, für die Ablösung des staatlichen Heimfallsrechtes wichtigen Bedingungen der Buschtěhrader Bahn bewilligt. Es wurde nämlich zunächst die Bewilligung an die ausdrückliche Voraussetzung geknüpft, dass die Auflassung der Bahnstrecke und deren eisenbahnbücherliche Abschreibung, unbeschadet der Rechte Dritter und der durch dieselben bedingten gesetzlichen Vorkehrungen, für deren genaue Einhaltung der Gesellschaft die volle Verantwortung überlassen bleibt, durchgeführt werde. Sodann wurde eine Ablösungssumme vereinbart, welche die Gesellschaft sofort an die Staats-Centralcasse zu zahlen hatte. Des Weiteren wurde die Veräusserung sämmtlicher zu der aufgelassenen Pferdebahnstrecke gehörigen Grundstücke von der von Fall zu Fall einzuholenden speciellen Genehmigung des Handelsministeriums abhängig gemacht und vereinbart, dass der Kaufpreis für die mit Genehmigung dieses Ministeriums veräusserten Grundstücke zu gleichen Theilen zwischen der Staatsverwaltung und der Bahngesellschaft zu vertheilen ist. Hinsichtlich dieser Veräusserungen verpflichtete sich die Gesellschaft, es sich angelegen sein zu lassen, selbe möglichst günstig durchzuführen, wobei noch ausdrücklich vereinbart wurde, dass für den Fall, als etwa ein Theil dieser Grundstücke innerhalb der mit der Concessionsurkunde vom 11. Januar 1867 festgesetzten Concessionsdauer nicht zur Veräusserung gelangt wäre, die dann noch unveräusserten Grundstücke nach Ablauf dieser Concessionsdauer im Sinne des § 19 der bezogenen Concessions-Urkunde ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und den Genuss des Staates übergehen würden.

Die Präcisirung der Schnittpunkte bei Tarifvorlagen wurde von der K. K. Generalinspection (am 1./8. d. J.) mit der Motivirung angeordnet, dass in den zur Vorlage gelangenden Tarifen häufig Taxen „ab und bis Schnittpunkt“ enthalten sind, ohne dass die Lage dieser Punkte angegeben wäre, daher in den bezüglichen Eingaben stets jene Stationen zu bezeichnen sind, welche in den einzelnen Fällen als Schnittpunkte in Betracht kommen.

Die Gewährung von Frachtbegünstigungen zur Unterstützung der inländischen Mühlenindustrie wurde vom Oesterreichischen Handelsministerium (am 26./7. d. J.) unter Hinweisung darauf empfohlen, dass, abgesehen von dem Einfuhrzolle für Mehl und Mahlproducte, welcher erst seit Juni d. J. zur Einführung gelangte, durch verschiedene gegenwärtig nicht zu beseitigende Momente gegenüber dem Auslande die Productionsverhältnisse der Oesterreichischen Mühlen ungünstiger sind, denselben daher nur durch erleichterte Zufuhr von Getreide und durch günstigere tarifarische Behandlung von Mehl der erforderliche Schutz gegen die massenhafte Einfuhr ausländischer Mahlproducte geboten werden kann. Bei aller Anerkennung des diesbezüglich von den Bahnverwaltungen Geleisteten und vorbehaltlich der weiteren Verfügungen über die aus Anlass der Tarifenquête hierüber zu Tage tretenden Wünsche, möge schon jetzt den sich zeigenden Bedürfnissen der einzelnen Gegenden oder Etablissements thunlichst entsprochen werden.

Die Direction der Arad-Csanáder Eisenbahn wird die Theilstrecken Mezöhegyes-Arad und Makó-Szöregh noch im Monat September dieses Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben, zu welchem Behufe bereits die Fahrordnung und der Tarif für diese Strecken von der Regierung genehmigt wurde. In jeder Richtung werden täglich 2 Züge verkehren und diente der Tarif der Arad-Körösvölgyer Bahn als Basis für die Tarifirung dieser Linien.

Die Budapest-Semliner Eisenbahn beabsichtigt, von der Station Kis-Szállás ihrer Linie Budapest-Maria-Teresiopel abzweigend ihre dortigen Fabriketablissements durch eine 4 km lange, normalspurige Pferdeeisenbahn zu verbinden und hat auch schon um die Ertheilung der Concession beim Communicationsministerium angesucht.

Die Oesterreichische Staatsbahn will ihre Linie Wien-Budapest mit der Waagthalbahn gegen Tyrnau zwischen Recse und Prácsa verbinden, wodurch es möglich wird, den Pressburger Bahnhof dieser Bahn als gemeinschaftlichen Personenbahnhof zu benützen. Zum Ausbau dieser Verbindungslinie hat die Oesterreichische Staatsbahn um die Concession angesucht, und hat das Communicationsministerium die politische Begehung dieser Linie auch angeordnet.

Die haussirende Tendenz der Eisenbahnwerthe hat eine kleine Abschwächung erfahren; denn ausser Nord- (2715), Staats- (348,60) und Südbahn (145,25) erhielten sich die Course der übrigen Bahnen theils zur vorwöchentlichen Notiz, theils wichen sie unbedeutend in Folge von Realisirungen. Das anhaltend schlechte Wetter, welches früher als Motiv des verstärkten Exportes galt, ruft bereits Bedenken wegen des durch Missrathen der Hackfrüchte gesteigerten Bedarfes an Cerealien im Inlande und somit wegen der Exportverminderung hervor.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. September cr. tritt, zunächst mit Gültigkeit bis Ende August 1883, im diesseitigen Localverkehr für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen in Mengen von mindestens 50 000 kg von dem Waldenburger und Neuroder Kohlenrevier nach Stettin trans. seewärts ein Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft, welcher gleichzeitig in der umgekehrten Richtung für den Transport überseeischer Erze in Mengen von mindestens 50 000 kg Gültigkeit hat. Die näheren Bedingungen für die Anwendung dieser ermässigten Frachtsätze sind in dem von den betheiligten Stationen zu beziehenden Tarife enthalten. Berlin, den 17. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1607)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum 1. September d. J. kommen die Nachträge X zu den Güter-Tarifheften No. 2, 3 a und 3 b zur Einführung, welche neue Frachtsätze für Helsa im Verkehr mit den Sächsisch-Böhmischen Grenzstationen, abgeänderte Frachtsätze für verschiedene Stationen und Ausnahme-Tarifsätze für Holz etc. im Verkehr mit den Werrabahn-Stationen via Meiningen und Lichtenfeld enthalten. — Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 15. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1608)

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Die in dem vom 1. Juli d. J. ab giltigen Ausnahmetarif der Oberschlesischen Eisenbahn für den Transport von Steinkohlen und Kokes auf Seite 4, 5, 14 und 15 enthaltenen Frachtsätze für Breslau finden vom 1. September cr. ab bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen auch auf Sendungen nach Breslau (N.-M. Bahnhof), Breslau (Br.-Fr. Bahnhof) und Mochbern Anwendung. Breslau, den 22. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Königliche Eisenbahndirection (Berlin). Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. (1609)

Ausnahmetarif für Braunkohlen. Für den Transport von Braunkohlen und Braunkohlenbriquets in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von der Ladestelle Alt-Ranft kommen vom 25. d. Mts. ab folgende ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung:
nach Berlin, Stettiner Bhf. . . . 0,21 ℳ
„ Stettin, Colbitzow u. Tantow 0,28 „
pro 100 kg. Berlin, den 20. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1610)

Am 1. September d. J. tritt zum diesseitigen Local-Gütertarif vom 1. Juli 1881 der Nachtrag 8 in Kraft. Derselbe enthält Aenderung der Gebühren für die Ueberführung von Gütern in Cöthen zwischen dem diesseitigen und Anhaltischen Bahnhofe, sowie Entfernungen und Tarifsätze für den allgemeinen Verkehr mit der Station Grizehne (bei Calbe a/S.) und für den Güterverkehr in Wagenladungen mit der Haltestelle Griefstedt. Exemplare des Nachtrages sind bei den diesseitigen Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 22. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1611)

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 20. August ist für Bleierz in Ladungen von 10 000 kg von Freihung nach Brohl ein Ausnahme-Frachtsatz, betragend 1,15 ℳ pro 100 kg in Kraft getreten. Köln, den 20. August 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1612)

Am 1. September d. J. treten im diesseitigen Local-Güterverkehr, sowie in den directen Verkehren für die Station Lüdenscheid ermässigte Tarifsätze aller Tarifclassen und Ausnahmetarife in Kraft. Elberfeld, den 23. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1613)

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Königlich Preussische Staats- und unter Staats-Verwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. kommt zu dem Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 der 11. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen, sowie anderweite ermässigte Frachtsätze für Höchst a/M. loco und neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für Höchst a/M. trans., ferner Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Kreuzwald und Spittel der Reichs-Eisenbahnen.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 18. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1614)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. September d. J. ab wird die bei der Pöpelwitzer Weiche errichtete Oder-Umschlag-Station auch für andere Massengüter als Kohle dem öffentlichen Verkehr übergeben, und können von diesem Tage ab Güter in Wagenladungen nach der Umschlagstation von diesseitigen südlich Breslau gelegenen Stationen aufgegeben werden. Die für solche Sendungen zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind aus der bei den betreffenden Stationscassen gratis zu beziehenden Tariftabelle zu ersehen. Die Frachtbriefe müssen die Vorschrift tragen: „Pöpelwitzer Weiche zur Weiterverfrachtung auf der Oder". Getreide-, Zink- und Bleisendungen können auf dem Bahnhof Breslau unter den im Localgütertarif Seite IX sub 3 und 4 angegebenen Bestimmungen frei lagern und demnächst zur Weiterverschiffung auf der Oder aufgegeben werden.

Das Ausladen der Güter auf der Umschlagsstation aus den Eisenbahnwagen und Einladen in die Schiffe ist Sache der Partheien. Breslau, den 22. August 1882. Königliche Direction. (1615)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Mit Giltigkeit vom 15. d. Mts. bis Schluss d. Js. ist im rubricirten Verbande ein Ausnahmetarif für Langholz dergestalt eingeführt worden, dass bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist, soweit nicht die Fracht nach Ausnahmetarif 6 (für Nadelholzstämme) für 20 000 kg pro Langholz-Wagensystem sich billiger stellt. Berlin, den 20. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1616)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Für den Holzverkehr zwischen München Centralbahnhof und der diesseitigen Station Unterschüpf tritt mit dem 1. September l. Js. ein Tarifsatz von 0,93 ℳ pro 100 kg in Kraft. Karlsruhe, den 22. August 1882. Generaldirection. (1617)

Mit Wirkung vom 1. September cr. gelangen für den Güterverkehr zwischen Grabow und Perleberg via Wittenberge directe Tarifsätze zur Einführung, über deren Höhe die gedachten Stationen Auskunft ertheilen. Berlin und Perleberg, den 22. August 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. Betriebs-Verwaltung der Wittenberge-Perleberger Eisenb. (1618)

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. tritt ein Nachtrag 2 zu Theil I, II und III des Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Verbandstarifs (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) vom 15. Juli 1881, Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthaltend, in Kraft. Gratis. Strassburg, den 12. August 1882. v. Guérard. (1619)

Ausnahmetarif für Langholztransporte. Im Bergisch-Märkisch-Sächsischen, Berlin-Sächsischen, Cottbus-Grossenhain-Sächsischen, Magdeburg-Sächsischen, Norddeutsch-Sächsischen, Preussisch-Sächsischen, Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen, Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen, Sächsisch-Thüringischen, Schlesisch-Sächsischen und Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbands-Verkehre werden bis zum Schlusse dieses Jahres für den **Transport von Langholz** auf je einem Paare Schemel- oder Kuppelwagen die bestehenden Ausnahmetarife für Holz des Special-

tarifs II mit der Massgabe angewendet, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 Kilogramm erhoben wird, insofern sich die Berechnung auf Grund der in einigen dieser Verkehre bestehenden Ausnahmetarife für lange Nadelholzstämme für 20 000 kg pro Langholzwagensystem nicht billiger stellt.

Diese Bestimmung findet indess im Verkehre mit den Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marsch- und der Westholsteinischen Bahn, sowie der Ostpreussischen Südbahn, der Breslau-Warschauer Bahn und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn keine Anwendung. Dresden, den 23. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, Namens sämmtlicher betheiligten Verwaltungen. (1620)

Am 25. d. Mts. tritt der 30. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarife des Westdeutschen Verbandes in Kraft, welcher Ausnahmesätze für Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl im Verkehre mit Darmstadt, Wiesbaden, Freiburg, Bachweiler und Mülhausen enthält. Hannover, den 18. August 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1621)

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr via Ruttka und via Marchegg. Mit dem 15. September d. Js. wird die Station Aschersleben des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg in den rubrizirten Verkehr aufgenommen.

Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren. Breslau, den 19. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Verbands-Verwaltungen. (1622)

Vom 15/27. August cr. tritt zum Tarif vom 1. Januar 1880 n. St. der eilfte Nachtrag in Kraft, enthaltend directe Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Moskau-Brester Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel bei Bezahlung der Fracht für mindestens 600 Pud pro Wagen der Versandstation. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. Bromberg, den 23. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1623 J)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag XIV zum Stettin-Berlin-Thüringischen Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ausnahmetarif für Langholz,
II. Ergänzung des Nachtrags XIII.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück von den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Berlin, den 20. August 1882. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (als geschäftsführende Verwaltung). (1624 J)

Vom 1. September d. J. ab gelangt bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen eine veränderte Frachtberechnung zur Anwendung. Der bezügliche Tarifnachtrag ist bei den diesseitigen Stationen einzusehen. Königliche Militär-Eisenbahn. (1625 J)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der **Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg** wird am 1. September d. J. die an der Strecke Sangerhausen-Erfurt, zwischen den Stationen Heldrungen und Sömmerda gelegene Haltestelle Griefstedt für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen vorläufig unter der Beschränkung eröffnet werden, dass Sendungen nach Griefstedt frankirt und von Griefstedt in Frachtüberweisung, in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert werden müssen.

Berlin, den 25. August 1882.
Die geschäftsführende Direction.

Mit dem 1. September d. J. wird die bisherige Personen-Haltestelle „Cüstriner Vorstadt" für den gesammten Stück- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet, und findet von genanntem Tage ab von und nach Cüstriner Vorstadt eine unumschränkte Abfertigung von Gütersendungen aller Art statt.

Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger des diesseitigen Directionsbezirks zur Berechnung der Preise für die Beförderung von

1. Personen, Reisegepäck und Hunden,
2. Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
3. Eil- und Frachtgütern

vom 1. August 1881 nebst Nachträgen für Cüstriner Vorstadt bereits enthaltenen Entfernungen zu Grunde gelegt. Bromberg, den 23. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (334 J)

Am 1. September cr. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Hagen unterstellte Bahnstrecke Gevelsberg-Haufe-Voerde, mit den Stationen Milspe-Thal und Voerde, sowie die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Cassel unterstellte Bahnstrecke Menden-Hemer, mit der Station Hemer für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und endlich die Haltestelle Oese an der Bahnstrecke Menden-Hemer für den Personenverkehr in Betrieb genommen. Gepäck wird an der Haltestelle Oese nur zur Nachexpedition übernommen. Für die neuen Bahnstrecken haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands sowie der Localtarife für den Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld Gültigkeit. Zu den letzteren werden am 1. September folgende Nachträge ausgegeben, welche die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der neuen Strecken enthalten:

a) Der Nachtrag II zu dem Local-Gütertarif vom 1. September 1881,
b) der Nachtrag III zu dem Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen und
c) der Nachtrag XVII zum Local-Personengeldtarif vom 1. Mai 1878.

Die unter a und b aufgeführten enthalten ausserdem noch Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Station Littfeld, zwischen Creuzthal und Welschenennest an der Ruhr-Siegbahn. Diese Frachtsätze treten jedoch erst mit dem noch zu bestimmenden Tage der Verkehrseröffnung auf dieser Station in Kraft.

Der Nachtrag II zum Local-Gütertarif enthält ferner verschiedene Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr, des Tarifs für die Beförderung von Gütern auf Verbindungsbahnen, des Kilometerzeigers und der Stations-Tariftabellen, welche zum grössten Theil schon längere Zeit in Geltung sind.

Die Nachträge sind durch die Güterexpeditionen zu den nachstehend aufgeführten Preisen käuflich zu beziehen:

a) Der Nachtrag II zu dem Local-Gütertarif zu 0,10 ℳ.
b) Der Nachtrag III zu dem Ausnahmetarif B für Steinkohlen zu 0,05 ℳ.

Die auf der Strecke Hagen-Gevelsberg-Haufe zur Zeit coursirenden Züge werden sämmtlich bis Voerde durchgeführt, resp. gehen von dort aus und werden auch an der Station Milspe-Thal anhalten.

Die Züge der Strecke Fröndenberg-Menden werden mit Ausnahme des von Fröndenberg um 9.^{2} Vorm. abgehenden und des um 9.^{52} Vorm. daselbst eintreffenden Zuges sämmtlich nach resp. von Hemer durchgeführt. An der zwischenliegenden Personen-Haltestelle Oese werden, mit Ausnahme des von Fröndenberg um 4.^{37} Nachm. abgehenden und des um 4.^{17} Nachm. daselbst eintreffenden Zuges, alle übrigen Züge anhalten.

Die näheren Zeitangaben sind aus unserem auf den Stationen ausgehängten Placat-Fahrplan zu ersehen. Elberfeld, den 23. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (333)

3. Verkehrs-Störungen.

Erzherzog Albrechtbahn. In Folge von wolkenbruchartigen Regengüssen wurde an mehreren Stellen die Bahn beschädigt, so dass der Gesammtverkehr auf der Strecke Stryj-Stanislau mit 19. August eingestellt werden musste. Lemberg, am 20. August 1882. Die Betriebsdirection.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Seit der Nacht vom 19. auf den 20. l. M. musste der Verkehr auf unserer Oesterreichischen Linie wegen Unterbrechung unserer Strecke zwischen Bursztyn und Jezupol durch Hochwasser auf einige Tage eingestellt werden. Wien, am 21. August 1882. Die Centralleitung.

PRIVAT-ANZEIGEN.

4. Stations-Benennung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach einer Mittheilung der General-direction der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ist der Name der Station Kuttenberg in Sedletz-Kuttenberg abgeändert worden.

Berlin, den 22. August 1882.

Die geschäftsführende Direction.
Erler.

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 67. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. September 1882.

Combinirbare Rundreise-Billets in Frankreich.

Fast zu gleicher Zeit, wo im Schosse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Einführung combinirbarer Rundreisebillets beschlossen worden ist, wurde in Frankreich und zwar auf der Ostbahn und der Paris - Lyon - Mittelmeerbahn eine ähnliche Reiseerleichterung getroffen.

Es dürfte nicht uninteressant sein, die Bestimmungen, unter welchen derartige Rundreise - Billets bei den genannten Französischen Verwaltungen zur Ausgabe gelangen, an dieser Stelle mitzutheilen, um einen Vergleich mit den beabsichtigten Deutschen Einrichtungen zu ermöglichen.

Der bezügliche Tarif der Französischen Ostbahn enthält folgende wesentliche Bestimmungen.

Die Compagnie hält während der Ferienzeit vom 15. Juli bis 15. October jeden Jahres Rundreise - Billets zu ermässigten Preisen zur Verfügung des Publikums, welche nach Belieben für Strecken von 300 km und mehr zusammengestellt werden, so jedoch, dass der Reisende wieder am Ausgangspunkte der Reise ankommen muss.

Die Entfernung, nach welcher der Billetpreis berechnet wird, ist durch Addition der Längen jeder einzelnen in der gewählten Rundreise enthaltenen Strecken zu finden. Letztere sind aus einer im Tarif enthaltenen kleinen Uebersichtskarte abzulesen, sowie auch aus einem beigegebenen Verzeichniss ersichtlich.

Die einzelnen das ganze Bahngebiet umfassenden Strecken reichen stets von einem Knotenpunkt zum andern und sind daher von sehr verschiedener Länge. Z. B. beträgt die Entfernung der Strecke Noisy-le-Sec bis Epernay = 132 km, die der Strecke Frouard-Nancy nur 9 km.

Sämmtliche 104 Rundreise - Strecken sind 3 436 km lang, mithin beträgt die Durchschnittslänge 33 km.

In der Regel wird, wenn eine Linie oder ein Theil einer Linie in einer Rundreise doppelt vorkommt, der Preis für Hin- und Rückreise auf dieser doppelten Strecke zum allgemeinen Tarife berechnet. Ausgenommen hiervon sind die Zweiglinien, welche wegen der fehlenden Fortsetzung zweimal durchfahren werden müssen, wenn sie in die Rundreise einbezogen werden und welche zur doppelten Länge nach dem ermässigten Tarif in Ansatz kommen.

Die an die Belgische, Deutsche und Schweizerische Grenze auslaufenden Grenzstrecken können vom Reisenden nach seiner Wahl zweimal bei Zahlung der ermässigten Taxe für ihre doppelte Länge, benutzt werden, wenn er Frankreich nicht verlassen will, oder nur einmal, wenn er ins Ausland reist und vorzieht, über eine andere Grenzstrecke zurückzukehren. In diesem Falle geschieht die Fahrt auf den fremden Strecken selbstverständlich auf Rechnung des Reisenden und die Rückreise nach dem Ausgangspunkte in Frankreich muss innerhalb der im Rundreise-Billet enthaltenen Frist erfolgen.

Die Preise der beliebigen Rundreisen sind die des allgemeinen Tarifs mit Ermässigungen, welche sich zwischen 20 pCt. bei Entfernungen von 300 km und von 35 pCt. für solche von 2 000 km bewegen. Dieselben sind aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

für Strecken km	1. Cl. Frcs.	2. Cl. Frcs.	3. Cl. Frcs.	für Strecken von km	1. Cl. Frcs.	2. Cl. Frcs.	3. Cl. Frcs.
bis 300	30	22	16	801—850	79	59	43
von 300—325	32	24	18	851—900	83	62	46
326—350	34	26	19	901—950	87	65	48
351—375	37	28	20	951—1 000	91	69	50
376—400	39	29	21	1 001—1 100	99	75	55
401—430	42	31	23	1 101—1 200	107	80	59
431—460	45	33	24	1 201—1 300	115	86	63
461—500	48	36	27	1 301—1 400	122	92	67
501—550	53	40	29	1 401—1 500	130	97	71
551—600	57	43	32	1 501—1 600	137	103	75
601—650	62	46	34	1 601—1 700	144	108	79
651—700	66	50	36	1 701—1 800	150	113	83
701—750	71	53	39	1 801—1 900	157	118	86
751—800	75	56	41	1 901—2 000	163	122	90

Aus den ferneren Bedingungen ist hervorzuheben, dass die mit einer genügenden Anzahl Coupons versehenen Rundreise-Billets persönlich also nicht übertragbar sind.

Die Reisenden müssen die Rundreise-Billets auf jederzeitiges Verlangen der Beamten vorzeigen, auch ihre Namensunterschrift abgeben, so oft es gewünscht wird.

Jeder vom Rundreise - Billet abgetrennte Coupon ist als ungültig zu betrachten, wenn der Reisende nicht gleichzeitig alle anderen Theile des Billets, welche in seinen Händen bleiben müssen, vorzeigen kann, einschliesslich des Umschlags, welcher seinen Namen, seine Unterschrift und das Datum, von welchem an die Gültigkeit rechnet, zu tragen hat.

Desgleichen sind diejenigen Billete ohne jeden Rückgriff gegen die Verwaltung ungültig, welche nicht während ihrer Gültigkeitsdauer benutzt werden, oder wenn letztere überschritten wird.

Die Gültigkeitsdauer beträgt 30 Tage für Rundreisen unter 1 500 km und 45 Tage für Rundreisen von 1 500—2 000 km, Kinder unter 3 Jahren zahlen nichts, wenn sie auf dem Schosse ihrer Begleiter gehalten werden; Kinder von 3 - 7 Jahren zahlen die Hälfte, Kinder über 7 Jahren den vollen Preis.

Abgesehen von einer Einschreibegebühr von 10 Cts. für jede Gepäckaufgabe wird ein Freigepäck von 30 kg für jedes Rundreise-Billet und ein solches von 20 kg für Kinderbillets gewährt. Die Taxe für den Gewichtsüberschuss wird nach dem allgemeinen Tarif berechnet.

Das Gepäck begleitet die Reisenden und muss nach jedem gewählten Aufenthalte wieder aufgegeben werden.

Alle Züge, welche die auf den Rundreise-Billets bezeichnete Wagenclasse führen, können von den Inhabern benutzt werden.

Die vorher vom Reisenden gewählte, auf dem Billet verzeichnete Route kann unterwegs nicht mehr verändert werden.

Für nicht benutzte Strecken wird nichts vergütet und jede im Billet nicht vorgesehene Strecke muss besonders bezahlt werden, ohne dass etwa der Fahrpreis für nicht benutzte Strecken darauf angerechnet werden könnte.

Die Reisenden können auf allen an der Rundreisestrecke gelegenen Bahnhöfen, an welchen die benutzten Züge halten, die Fahrt unterbrechen, wenn sie die Billets daselbst sofort nach Ankunft abstempeln lassen.

Die Bestellung von Rundreise-Billets muss mindestens 5 Tage vor dem Antritt der Reise bei dem Stationsvorsteher erfolgen. Bei jeder Bestellung sind 10 Frcs. zu hinterlegen, welche der Verwaltung zufallen, sofern das bestellte Billet nicht spätestens binnen 10 Tagen nach der Bestellung abgeholt wird.

Die Bestimmungen im Verkehre der Französichen Ostbahn mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn weichen in der Hauptsache nicht von denen der Ersteren ab, nur ist hier als geringste Entfernung 500 km statt 300 km angenommen und die Fahrpreis-Tabelle ist bis auf 5 000 km fortgesetzt. Mit der Entfernung wächst auch die verhältnissmässige Preisermässigung, so dass diese bei 5 000 km = 55 pCt. erreicht.

Die Preise bis 2 000 km sind dieselben wie in obiger Tabelle, für die grösseren Entfernungen aber folgende:

für Strecken von	1. Cl. Frcs.	2. Cl. Frcs.	3. Cl. Frcs.	für Strecken von	1. Cl. Frcs.	2. Cl. Frcs.	3. Cl. Frcs.
2 001—2 200	175	131	96	3 601—3 800	242	182	134
2 201—2 400	186	140	102	3 801—4 000	248	187	138
2 401—2 600	196	147	108	4 001—4 200	254	192	142
2 601—2 800	206	154	113	4 201—4 400	260	197	146
2 801—3 000	215	161	118	4 401—4 600	266	202	150
3 001—3 200	223	167	122	4 601—4 800	272	207	154
3 201—3 400	230	172	126	4 801—5 000	278	212	158
3 401—3 600	236	177	130				

Die Billets gelten 30 Tage bei Entfernungen unter 1 500 km,
45 „ „ „ von 1 500—3 000 km,
60 „ „ „ über 3 000 km.

Im Bezirk der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn können die Reisenden, wie dies daselbst eingeführt ist, zwischen zwei Stationen eine kürzere Linie dieser Bahn als die im Rundreise-Billet angegebene einschlagen, wenn sie 1. darauf verzichten, die nicht durchfahrene Strecke zu benutzen, und 2. denselben Theil einer Linie nicht zweimal durchfahren, ausgenommen wenn dieser auch doppelt im Rundreise-Billet erscheint. G. F.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Breslau.

(Dritter Festtag.)

Die Steigerungsgrade, die uns Allen von der Schule her in freundlicher Erinnerung sind, hatte das leitende Comité in geschickter Weise auf seine Veranstaltungen angewendet. Erster Tag: Positiv — Diner in der Börse; zweiter Tag: Comparativ — Fürstenstein; dritter Tag: Superlativ — Hermsdorf. Wenn wir doch den Lethebrunnen wüssten, der uns auf kurze Zeit das Ganze vergessen liesse, bis wir uns mit Ruhe der einzelnen Theile erinnert haben! Aber immer wieder nimmt auf unserer Suche nach den Details das ganze Fest mit seinem mächtigen Eindrucke den Geist so gefangen, dass man gar nicht zum Ueberlegen kommt, aus wie vielen einzelnen schönen Momenten es sich zusammengesetzt hat. Das Programm besagte: „Mittwoch, den 2. August, Morgens 8 Uhr 55 Minuten Ausflug nach dem Riesengebirge per Extrazug. Abfahrt vom Freiburger Bahnhofe (Damen willkommen). Diese erste Nummer des Programms wurde pünktlichst executirt. Wieder stand der Zug der Salonwagen bereit, die zwei Maschinen waren bekränzt, das Dienstpersonal hatte wieder die Garnitur Nummer eins angelegt, nebst den weissesten Handschuhen, und der Himmel gefiel sich im schönsten Nationalliberalismus: kein Sonnenschein, aber auch kein Regen. So ging es auf dem Wege, den wir erst gestern genommen, ohne Aufenthalt in einer Stunde bis Freiburg, wo bei beginnendem Regen kurze Rast gemacht wurde, dann bis Sorgau, wo das Personal der Gebirgsbahn den Zug übernahm. Wie überall auf der ganzen Reise, war auch hier der Bahnhof beflaggt. Hinter Altwasser beginnt die den Schlesiern wohl bekannte herrliche Parthie, die, an landschaftlichen Reizen reich, auch einen weiten Blick auf die hochentwickelte Industrie Schlesiens gewährt. Der Kessel von Waldenburg, um dessen Hügel der Zug sich in fortwährenden Curven bewegt, um den Umkreis von Dittersbach mit seinen hochragenden Schornsteinen, seinen Schachten, um die langen Reihen der Fabrikgebäude, dann die Strecke bis Gottesberg hinauf, dem freundlichen Bergstädtchen, gefiel den Festtheilnehmern, die von den Perrons der Wagen aus aufmerksame Zuschauer waren, sehr; die Thäler des Bobers und Zackens wirkten durch ihre Anmuth und Frische auf das Wohlthuendste und Alle erfüllte es mit einem gewissen Stolze, die Vorurtheile schwinden zu sehen, die bei Manchem über die gewerbliche Thätigkeit und die landschaftlichen Reize unserer Provinz noch bestanden. Nachdem das Comité in Dittersbach durch Volkszählung festgestellt hatte, dass etwa 170 Personen sich auf dem Zuge befanden, wurden sofort zur Erledigung der Magenfrage die nöthigen Ordres telegraphisch nach Hirschberg gegeben und dort erwarteten uns auf dem reichgeschmückten, in eine offene Halle verwandelten Perron an drei langen und einigen kürzeren Tafeln reiche Genüsse materieller Natur in vorzüglicher Beschaffenheit. Erstaunlich war die Eile, mit der sich die Waggons leerten; bald aber sass alle Welt, von rauschendem Tusch empfangen, an den Plätzen; die Kellner, welche beim Herannahen des Zuges aus ihren grossen Krügen Bouillon bereits eingeschenkt hatten, servirten sofort die zugehörigen Backwaaren, grosse Schüsseln mit allerlei Aufschnitt, die in friedlicher Harmonie Kälber, Schweine, Puten und Wurst vereinigten, machten um die Tische die Runde und das echte, wie das helle Bier bot sich in immer neuer Auflage den durstigen Gästen zum Opfer an. Wohl selten haben wir mit solcher Liebe zur Sache arbeiten sehen; allerdings waren wir in Rübezahls Reich, und er selbst stand eigenhändig als plastischer Schmuck an der Langwand des Bahnhofs und lud durch eine bekränzte Tafel zum Essen ein, auf welcher stand:

Den Deutschen Eisenbahnverein
Heisst Rübezahl willkommen.
Hier wird nach hohem Raths Beschluss
Das Frühstück eingenommen.
Greift zu, greift munter zu,
Der Eisenbahner hat nicht Ruh,
Muss essen stets im Flug,
Und trinken Zug um Zug.
Ob mit Courier, ob Secundär,
Das macht ihm weiter kein Beschwer,
Wenn nur der Fahrplan gut!
Vorwärts mit frischem Muth!

Diese Reminiscenz an Fatinitza war wohl nicht ganz zufällig — es nahte nämlich die erste Fahrt auf der Secundärbahn. Mag das blosse Wort schon Manchem nicht gefallen haben, mag Anderen die Aussicht trüb erschienen sein, mit der Botenfrau um die Wette zu fahren, oder mag das noch unbekannte Neue mit Misstrauen erwartet worden sein, kurz, wir hörten schon diesseits Hirschberg über die Secundärbahn eine Menge schlechte Witze, die wohl alle nur das Angstgefühl beseitigen sollten.

Beklommen dachten wir an die Zukunft. Aber sieh' da, wir stiegen wieder in unseren Salonwagen und dampften lustig über die neue Linie auf das Gebirge zu und es ging gerade so schnell, dass man mit Musse die schöne Gegend betrachten konnte. Dass die Locomotive durch Läuten die noch unerfahrenen Gebirgsbewohner warnt, sich nicht überfahren zu lassen, ist nur human von ihr, und wir kamen deshalb ohne die geringste Entgleisung bis zum Bahnhofe im Zillerthal. Die echten Zillerthaler gehören der Mythologie an; wenn einst ein S c h l i e m a n n Ausgrabungen in diesen Thälern unternehmen wird, kann er vielleicht noch einen fossilen Tyroler entdecken; die heutige Jugend, welche in hellen Haufen die seltenen Gäste begutachten kam, ist schon in neuer Währung ausgegeben. Sie betrachtete mit grossem Interesse, wie jetzt die Insassen der Waggons, je vier, in die bereitstehenden 50 Zweispänner umgeladen wurden, und bei der Abreise des stattlichen Zuges tönte uns lautes Hurrah nach. Ein Musikcorps auf bekränztem Wagen nahm die Führung; dass bei den etwas gebirgigen Wegen die Harmonien nicht immer rein zum Himmel drangen, hat ihm einige Thränen entlockt, gegen welche sich die ganze Reisegesellschaft so gut gerüstet erwies, dass die Stimmung auch nicht im Geringsten darunter litt.

Wenn bei dieser ganzen schönen Reise ein Tadel gestattet ist, so trifft er nur das Gebirge, das sich den Fremden gegenüber oft genug wie ein ungezogenes Kind verschämt und mürrisch verbarg. So herrlich der Anblick der nahen Vorberge war, es ärgerte gar Viele, dass die Koppe — bis auf eine kurze Frist während der Tafel — den Schleier nicht ablegte; eine Coquetterie, die man nicht den schönsten Frauen verzeiht und die bei solchem alten, bemoosten Haupte lächerlich war. Ob sie vorahnen mag, dass ihr über kurz oder lang doch einmal ein solcher Eisenbahner die Schienen bis an den Wirbel auflegen wird?

Um 3½ Uhr kamen wir in Hermsdorf an; man sagt in Schlesien unbegreiflicher Weise „sich die Beine vertreten", wenn man nach längerem Sitzen sich ein wenig Bewegung macht. Dieselbe war auch nöthig, um sich auf das Diner besser vorzubereiten. Die Einleitung dazu gab das aus dem lithographischen Institute von S. Lilienfeld hervorgegangene Menu, über dessen künstlerische Ausführnng allgemeines Lob herrschte. Das Menu wurde nicht ohne bedeutsames und verständnissvolles Lächeln aus der Hand gelegt; der geehrte Leser wird dies begreifen, wenn wir es abdrucken: Potage à la reine, Ragout fin à la financière, Filet de boeuf à la broche, Blumenkohl mit Westfälischem Schinken, grüne Bohnen mit Pökelzunge, Huhn à la

Cardinal, Forellen blau, Rehrücken, Compot-Salat, Nesselrode. Dazu gab es von Weinen Old Sherry, Chateau Lagrange, 1875er Liebfrauenmilch, 1861er Rauenthaler Cabinet, Monopole von Heydsieck & Comp., Cabinet von Deutz & Geldermann. — Alles aus der Weinhandlung von Chr. Hansen und Alles in unlimitirten Mengen. Man ist sich bei der Festsetzung des Menus wohl bewusst gewesen, dass in den bürgerlichen Haushaltungen der Eisenbahner weder die Anzahl noch die Auswahl der Gerichte als Regel zu betrachten sei, das heutige Menu also Manchem Pflichten auferlege, denen er vielleicht nicht ganz gewachsen wäre, aber man durfte auf den Schiller'schen Vers bauen: „Es wächst der Mensch mit seinen grösseren Zwecken“ — und Niemand hat diesen Spruch widerlegt. Nachdem die Gesellschaft sich in der offenen Colonade Angesichts des ganzen Riesengebirges placirt, die Tischmusik mit dem Hochzeitsmarsch aus dem Sommernachtstraum den Anfang der Tafel bezeichnet hatte, wurden den Damen prächtige Blumensträusse übergeben, welche durch grosse, zunächst zur Decoration der Tische verwendete Boquets unterstützt, einen entzückenden Duft verbreiteten. Vom Beginn an bis zum Schlusse verlief nun die Tafel in vollkommener Harmonie; nicht der geringste Toast störte die Unterhaltung Einiger oder die Vertiefung in die culinarischen Freuden Anderer; ein lauter aber nicht überlauter, heiterer aber nicht ausgelassener Ton herrschte an allen Seiten, und nur als auf Anregung eines an dem Gelingen hervorragend betheiligten Comitémitgliedes zwei anmuthige junge Damen für die armen Ueberschwemmten des Riesengebirges sammelten, wurde die Zustimmung der Versammlung so lebhaft, dass sie in lauten Jubel ausbrach. Das Concertprogramm, das die Kaiser-Franz-Hymne, die Ouverture zu Dichter und Bauer, Entre-Act aus Lohengrin, Morgenblätter, Walzer von Strauss, Fledermaus, Luzia-Potpourri enthielt, wurde trefflich executirt; die Musik, die bei Festlichkeiten in den Sälen mehr zur Störung der Heiterkeit als zur Förderung beiträgt, weil sie sich sehr aufdringlich breit macht, war hier im Freien von bester Wirkung. Ueber die Qualität des Genossenen gab es nur eine Stimme des Lobes — und dass es in verschwenderischer Fülle geboten wurde, brauchen wir wohl nicht besonders zu erwähnen.

Der Abend senkte seine Schatten zu zeitig für Diejenigen herab, denen nach dem reichen Diner die Erholung noth that. Es wurde Zeit, die Wagen zu besteigen und nur langsam und allmälig war die Gesellschaft über den Trennungsschmerz hinwegzubringen. Die Fahrt in der Abendkühle von Hermsdorf über Warmbrunn nach Hirschberg war herrlich; ein beruhigender Abschluss nach den rauschenden Freuden des Tages. Auf dem Bahnhofe stand, umwogt von Hirschberger Bürgern und Bürgerinnen, der Extrazug bereit; einige humoristische Abschiedsworte an die „Mitbürger“ wurden durch freudige Hochs erwidert und fort ging es. Gegen 1 Uhr war man in Breslau.

Wenn wir am Schluss dieses Berichts auf die drei Feste zurückblicken, welche den Gästen geboten worden sind, wenn wir die übereinstimmenden Urtheile aller Theilnehmer dahin resumiren, dass jedes der Feste als vorzüglich gelungen und mit äusserster Sorgfalt ausgestattet bezeichnet werden darf, müssen wir dem leitenden Comité warmen Dank für die Opfer an Zeit und Mühe votiren, die es auf die Arrangements verwendet hat. Gleicherweise gebührt der Verwaltung der Freiburger Bahn der Dank aller Theilnehmer für die exacte Durchführung aller Veranstaltungen, bei denen sie in erster Reihe betheiligt war. Mögen sie Alle ihren Lohn in der Befriedigung finden, mit der sie auf diese Tage zurückblicken können.

Vereinsnachrichten.

Aufnahme der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin in den Verein beantragt.

Die Direction der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin in Banjaluka hat ihre Aufnahme in den Verein beantragt.

Ueber die Verhältnisse der Antragstellerin theilt die geschäftsführende Direction den Vereinsverwaltungen Folgendes mit:

Die Linie Banjaluka-Doberlin wurde seinerzeit von der Betriebsgesellschaft der Europäisch-Türkischen Eisenbahnen erbaut und vom 24. December 1872 bis 14. November 1875 betrieben, die Gesellschaft hat jedoch nie Eigenthumsrechte auf die Bahnlinie besessen. Zur Zeit der Occupation Bosniens und der Herzegowina wurde die genannte Strecke nach Ausführung grösserer Ameliorirungsarbeiten durch die Militärdetachements der Feld-Eisenbahnabtheilungen, am 1. December 1878 (bis zu diesem Tage war der Betrieb eingestellt gewesen) theilweise, und am 24. März 1879 der ganzen Länge nach als „K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin“ dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr in vollem Umfange übergeben.

Die unmittelbar zusammenhängende, durch keine fremden Strecken unterbrochene Länge der normalspurig gebauten und mit Dampfkraft betriebenen Militärbahn beträgt 101 km.

Auf der Militärbahn verkehrt täglich je ein gemischter Zug I.—III. Classe in jeder Fahrtrichtung zwischen den Stationen Banjaluka und Novi (86,3 km) und je ein solcher zwischen den Stationen Ivanjska und Doberlin (79,4 km) mit einer Fahrzeit von 3 Stunden 36 Minuten. Ferner verkehren zwischen den genannten Stationen, indessen nur nach Erforderniss, je ein Militärzug und je ein Lastzug mit 3 Stunden 43 Minuten resp. 3 Stunden 56 Minuten Fahrzeit.

In Doberlin findet directer Schienenanschluss an die Ungarischen Staatsbahnen statt, deren Strecke Sissek-Doberlin am 10. April cr. dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben worden ist.

Nach Massgabe der staatlichen Organisation für die obere Leitung ist die oben genannte Direction — unbeschadet der obersten Aufsicht des K. K. Reichs-Kriegsministeriums — als die eventuell zur Vertretung der K. K. Militärbahn im Vereine berufene und berechtigte Central-Verwaltungsstelle anzusehen. Der Director der Militärbahn leitet den Betriebsdienst nach den Weisungen des K. K. Reichs-Kriegsministeriums im Sinne der für die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bestehenden Betriebsordnung.

An eigenen Betriebsmitteln besitzt die Bahn 5 Locomotiven (zu denen alsbald noch eine sechste treten wird), einen Personenwagen I. Classe, 3 Personenwagen I/II. Classe, 5 Personenwagen III. Classe, 3 Conducteur- und Postwagen, 22 gedeckte Güterwagen, 21 offene Güterwagen mit hohen Wänden (Viehwagen) und 13 offene Güterwagen mit niedrigen Wänden (Kohlenwagen).

An Fahrpersonal sind vorhanden: 6 gesetzlich geprüfte Locomotivführer, 4 Lehrlinge, 4 Heizer, 3 Zugführer, 8—20 Conducteure und Bremser, sämmtlich activ dienende Militärpersonen.

An Werkstätten besitzt die Militärbahn: im Heizhause zu Doberlin, auf den Stationen Novi und Prjedor je eine Schlosser- und Tischlerwerkstätte für kleinere Reparaturen, in Banjaluka eine, mit einer stabilen Dampfmaschine ausgerüstete, Maschinenwerkstätte für alle Arten grösserer Reparaturen.

Der Stand der Arbeiter in dieser Werkstätte wechselt zwischen 30 und 50 Mann verschiedener Professionisten, welche gleichfalls activ dienende Militärpersonen sind.

Die Militärbahn versieht mit ihrem Personale auch den Betriebsdienst auf der auf Bosnischem Territorium liegenden Strecke Volinja-Doberlin (Theil der Strecke Sissek-Doberlin) und es verkehren auf dieser Strecke nur Maschinen der Militärbahn.

Von der Statutencommission ist der — auch von der Direction der Königlich Ungarischen Staatsbahnen befürwortete — Antrag genehmigt worden. Ausschlaggebend für die Entscheidung der Commission war ausser den oben angeführten speciellen Thatsachen auch die Erkenntniss, dass die Militärbahn nach der in Aussicht genommenen weiteren Ausdehnung in südlicher bezw. südwestlicher Richtung demnächst ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den Vereinsbahnen und den Serbisch-Türkischen Bahnen zu bilden bestimmt ist.

Dieser Commissionsbeschluss ist den Vereinsverwaltungen zum Zwecke definitiver Erklärung über Annahme oder Ablehnung desselben am 15. d. Mts. zugegangen.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 28. August 1882. (Politische Wochenschau. Berathungen über Betriebsvereinfachungen. Eröffnung der Strecken Gevelsberg-Haufe-Voerde und Menden-Hemer. Communalbesteuerung der Eisenbahnunternehmungen. Eisenbahnsteuer-Vertrag zwischen Preussen und Anhalt. Bestimmungen betreffend das Maximum bei Nachnahmen im internationalen Verkehr. Austausch der Actien der Berlin-Anhalter Bahn gegen Staats-Schuldverschreibungen. Strafprocess in Sachen der Berliner Stadtbahn. Die Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat Juli.)

Die ersten Anzeichen des wiederkehrenden politischen Lebens sind zu constatiren. Die erste Sitzung des Ausschusses für Handel und Verkehr des Bundesrathes hat bereits stattgefunden und aus allen Wahlkreisen erfährt man, dass die Vorbereitungen für die bevorstehenden Landtagswahlen ernsthaft in Angriff genommen sind. Sicheren Nachrichten zufolge ist der Termin für die Wahlmännerwahlen auf den 20. October festgesetzt, nach Verlauf einer achttägigen Frist werden dann die Wahlen der Abgeordneten selbst stattfinden. — Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maybach, ist von seinem diesmaligen Sommerurlaub, den er zuletzt in Heringsdorf verlebte, nach Berlin zurückgekehrt.

Zur Berathung von Vereinfachungen im Betriebe, welche sich infolge der Verstaatlichung der Thüringischen und der Berlin-Anhalter Eisenbahn auf dem Bahnhofe Halle a/S. herbeiführen lassen, fand vor einigen Tagen eine Conferenz von Vertretern der beim Bahnhofe daselbst betheiligten Eisenbahndirectionen statt. Diese Vereinfachungen sollen sich vorzugsweise auf den bekanntlich sehr starken Local- wie Transit-Güterverkehr erstrecken. Was den durchgehenden Güterverkehr betrifft, welcher

den Bahnhof in Halle passirt, so hat derselbe in neuerer Zeit einen erheblichen Zuwachs erhalten, indem jetzt der grösste Theil des sogenannten Mitteldeutschen Güterverkehrs, den die Staatsbahnverwaltung seither über die Linie Bebra - Nordhausen-Belzig dirigirte, nach Verstaatlichung der oben genannten Bahnen über die Route Eisenach-Halle geleitet wird.

Die Betriebseröffnung der Bahnstrecken Gevelsberg-Haufe - Voerde und Menden - Hemer sowohl für den Personen- als Güterverkehr wird am 1. September erfolgen. (Siehe Bekanntmachung in No. 66 S. 867.)

In Betreff der Besteuerung der Bahnen wurden die Oberpräsidenten von den Ministern der öffentlichen Arbeiten, des Innern und der Finanzen um gutachtliche Aeusserungen ersucht, mit Rücksicht auf den Fall, dass der dem Landtage der Monarchie zuletzt im Jahre 1879 vorgelegte Entwurf eines Gesetzes über die Aufbringung der Gemeindeabgaben in der nächsten Landtagssession in modificirter und mehr oder weniger eingeschränkter Gestalt wieder vorgelegt werde. Das Gutachten soll sich namentlich auch über die wichtige Frage aussprechen, ob ein Bedürfniss anzuerkennen sei, an dem Rechte zur Besteuerung der Eisenbahnunternehmungen fortan auch die Gemeinden Theil nehmen zu lassen, deren Bezirke Stationen nicht enthalten, und von den Schienengeleisen nur berührt werden (Streckengemeinden). Gegenwärtig ist bekanntlich die Heranziehung der Eisenbahnen zu den Gemeindelasten dahin geregelt, dass nur die Gemeinden, in deren Bezirken Stationen angelegt sind, die Bahnen zur Gemeindebesteuerung heranziehen dürfen. Die „Neue Börsenzeitung" bespricht diese Angelegenheit, davon ausgehend, dass die Eisenbahnen nicht nur das Transport- und Speditionsgeschäft betreiben, sondern auch alleinige Eigenthümer der von ihnen benutzten Fahrstrassen sind und dass ein sehr grosser Theil des Reinertrages auf das Eigenthum an der Fahrstrasse falle. Auch diejenigen Gemeinden, die, ohne Eisenbahnstation, von den Fahrstrassen berührt werden, müssten dementsprechend das Besteuerungsrecht ausüben dürfen. Auch sei es eine Anomalie, dass nur die Einnahmen aus den auf einer Station franco aufgegebenen Gütern als steuerpflichtig angerechnet werden, so dass es gleichsam von dem Belieben der Absender abhänge, wie weit eine Bahn zur Communalsteuer herangezogen werden soll. In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. März d. J. sei von liberaler Seite hervorgehoben worden, dass es Stationen mit bedeutendem Güterverkehr gebe, wo die Gemeinden durch die zahlreichen Bahnarbeiter bedeutende Lasten zu tragen haben, die Bahn aber, weil die meisten Sendungen nicht frankirt werden, nur in geringem Masse Steuern zahlt.

Wegen Zahlung der Eisenbahnsteuer war zwischen Preussen und Anhalt, nach Erwerb der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn durch Preussen, für die in Anhalt gelegenen Strecken gedachter Bahn ein Vertrag abgeschlossen worden. Derselbe ist nunmehr auch in Preussen publicirt worden, nach demselben zahlt Preussen ab 1879 an Anhalt aus diesem Titel fast 25 000 ℳ pro anno, und zwar auch nach definitiver Uebernahme der Magdeburg-Halberstädter Linien durch Preussen. Wenn Preussen andere in Anhalt belegene Privatbahnstrecken erwirbt (Berlin-Anhalt z. B.), so zahlt Preussen an Anhalt ebenfalls eine feste jährliche Abgabe, und zwar gleich dem Durchschnitt der in den letzten 3 Jahren von der Privatverwaltung erhobenen Summe. Wenn Preussen dann noch neue Linien in Anhalt baut, sind dieselben steuerfrei.

Hinsichtlich der zulässigen Erhöhung des Maximums bei Nachnahmen im internationalen Verkehr (siehe No. 63, Seite 832 dieser Zeitung) ist zu berichten, dass neuerer Verfügung zufolge die Höchstbeträge für jeden der Verkehre, in welchen ein Bedürfniss für die Zulassung höherer Nachnahmen vorliegt, bestimmt und unter den als zweiter Theil des bezüglichen Gütertarifs herauszugebenden besonderen Bestimmungen bekannt gemacht werden sollen.

Zur Herbeiführung des Austausches der Actien der Berlin-Anhaltischen Bahn gegen die vertragsmässige Abfindung hat die Direction der genannten Gesellschaft soeben die nöthige öffentliche Bekanntmachung erlassen. Der Umtausch findet am 2. October statt. Es werden bekanntlich für die Actien 4 pCt. Consols und zwar für je eine Actie Staatsschuldverschreibungen zum Gesammtwerthe von 900 ℳ gewährt. Beim Umtausch sind die Restdividendenscheine für 1882 sowie die Dividendenscheine für die folgenden Jahre nebst Talon mit einzuliefern. Dagegen sind die Staatsschuldverschreibungen mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Juli 1882 ab versehen und wird beim Umtausch ausserdem für jeden Restdividendenschein für 1882 der durch die Zinsen auf die Staatsschuldverschreibungen nicht auszugleichende Restbetrag der am 2. Januar 1883 fälligen Rente von 24 ℳ pro Actie mit 6 ℳ baar gegen Quittung gezahlt.

Die anerkannte Schwierigkeit auf den Wagen der Berliner Stadtbahn die Coupéthüren zu öffnen, hat zu einem interessanten Strafverfahren Veranlassung gegeben. Der Schneidermeister H. aus Spandau fuhr am 17. März mit einem für die Strecke Friedrichstrasse-Lehrter Bahnhof giltigen Billet auf der Stadtbahn. Auf der Station „Lehrter Bahnhof" angekommen, konnte er die Coupéthür nicht öffnen und musste so wider seinen Willen bis Station „Bellevue" mitfahren. Hier wurde ihm auf sein Rufen geöffnet, und da er ohne genügendes Billet betroffen wurde, musste er zum Stationsvorsteher mitgehen. Dort aber weigerte er sich ganz entschieden, die von ihm nachverlangten zehn Pfennige zu zahlen, und stand infolge dessen unter der Anklage des versuchten Betruges vor dem Schöffengericht. Der Gerichtshof aber sprach den Angeklagten von Strafe und Kosten frei, da er als thatsächlich feststehend annahm, dass die Coupéthüren für einen Unkundigen nicht leicht zu öffnen sind und ihm deshalb die Möglichkeit, den Wagen rechtzeitig zu verlassen, erschwert worden sei.

Die Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli d. J. ergaben nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Uebersicht für die 53 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten: (Die Preussischen Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen sind dabei als ein Bahncomplex betrachtet, weil durch die am 1. April v. Js. eingetretene veränderte Bezirkseintheilung ein Vergleich bei den einzelnen Verwaltungsbezirken nicht durchweg zu ermöglichen war.) Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Juli d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 347,69 km Betriebslänge) bei 35 Bahnen mit zusammen 24 876,47 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 4 471,22 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 32 Bahnen mit zusammen 22 824,25 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 6 523,44 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 347,69 km Betriebslänge) bei 39 Bahnen mit zusammen 23 627,00 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 5 720,69 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 37 Bahnen mit zusammen 21 856,81 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 7 490,88 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Juli d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres im Ganzen (mit 29 347,69 km Betriebslänge) bei 39 Bahnen mit zusammen 26 383,66 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 2 964,03 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 36 Bahnen mit zusammen 23 502,16 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 5 845,53 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 347,69 km Betriebslänge) bei 42 Bahnen mit zusammen 26 836,15 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 2 511,54 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 40 Bahnen mit zusammen 25 487,82 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 3 859,87 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Juli d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 701 428 600 ℳ (230 407 900 ℳ Stammactien, 93 645 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 377 375 700 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 3 209,99 km, so dass auf je 1 km 218 514 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Juli d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 039 396 843 ℳ (402 194 850 ℳ Stammactien, 152 556 900 ℳ Prioritäts - Stammactien und 484 645 093 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 5 554,77 km, so dass auf je 1 km 187 118 ℳ entfallen.

Niederländische Rhein-Eisenbahn.

Die Actionäre der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft hielten am 30. Juni d. J. in Utrecht die jährliche ordentliche Generalversammlung ab.

Laut dem zur Vorlage gebrachten Geschäftsbericht pro 1881/82 waren die Betriebsergebnisse befriedigend. Dieselben gestalteten sich folgendermassen:

	Verkehr 1881/82 Anzahl	Verkehr 1880/81 Anzahl	Einnahmen 1881/82 fl.	Einnahmen 1880/81 fl.
Personen	3 155 118	3 091 979	3 078 167	2 919 581
Tonnen Frachtgüter	993 805	1 122 140	1 925 290	2 044 641
" Bestellgüter	17 994	17 700	331 151	326 805
" Vieh	34 711	37 202	92 172	97 182
Verschiedenes	—	—	489 560	466 620
Summa			5 916 340	5 851 829

Pro Zugkilometer wurde 2,30 fl. eingenommen, gegen 2,36 fl. im Vorjahre.

Es geht aus diesen Ziffern hervor, dass im Etatsjahre 1881/82 61 511 fl. mehr eingenommen wurden als in 1880/81. In diesen Einnahmen sind diejenigen der gepachteten Linie Leiden-Woerden nicht mit einbegriffen, wohl aber:

1. Die Einnahmen des Dampftramways Haag-Scheveningen im Betrage von 76 179 fl. für 1881/82 und von 75 984 fl. für 1880/81;

2. die Einnahmen des Dampftramways Utrecht-Vlenten-Harmelen im Betrage von 3 832 fl. vom 1. Mai bis 15. October 1881 (seit 15. October ist diese Linie mit dem Eisenbahnnetz fusionirt);

3. die Einnahmen des seit 1. Februar 1882 in Betrieb gesetzten Dampftramways von Ede nach Wageningen im Betrage von 6 064 fl.

Nach Abzug dieser Summen betrugen die Einnahmen pro 1881/82 5 830 265 fl. gegen 5 775 324 fl. in 1880/81, also für das Etatsjahr 1881/82 54 941 fl. mehr.

Die Anzahl der Reisenden betrug 63 139 und die Einnahme aus diesem Verkehr 158 586 fl. mehr als in 1880/81 und nach Abzug der Einnahmen der Dampftramways Haag-Scheveningen, Utrecht-Harmelen und Ede-Wageningen resp. 45 269 und 152 351 fl.

Für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern wurde im Binnenverkehre 120 829 fl. weniger, im directen Verkehr dagegen 1 478 fl. mehr eingenommen. An Ballast wurden wiederum 104 109 t weniger befördert als im vorigen Jahre; die Einnahme minderte sich um 77 670 fl. An Steinkohlen wurden 62 679 t weniger und an Gusseisen und Eisenerz 15 815 t mehr befördert als im vorigen Jahre.

Die Einnahmen aus dem Bestell-Güterverkehr (Packetbeförderung) betrugen im Binnenverkehr 1 337 fl. und im directen Verkehre 3 009 fl. mehr als in 1880/81.

Die Einnahmen für die Linie Gouda-Haag betrugen 362 491 fl. gegen 344 237 fl. in 1880/81 und die Einnahmen für die Linie Harmelen-Breukelen 87 107 fl. gegen 81 529 fl. in 1880/81.

Der Dampftramway Haag-Scheveningen beförderte: 606 905 Personen für 73 929 fl. gegen 595 482 Personen für 74 059 fl. in 1880/81, 805 t Frachtgüter für 1 329 fl. gegen 527 t und 977 fl. in 1880/81; an Extraordinarien wurden 942 fl. vereinnahmt.

Auf dem Dampftramway Ede-Wageningen wurden während der Monate Februar, März und April d. J. befördert: 24 492 Personen für 5 087 fl., 33 712 kg Gepäck für 126 fl., 40 513 kg Bestellgüter für 563 fl., 444 050 kg Frachtgüter für 322 fl. und 47 Stück Vieh für 29 fl.

Die Ausgaben (die Betriebskosten der Linie Leiden-Woerden nicht mit einbegriffen) betrugen 20 418 fl. mehr als in 1880/81. In die Ausgaben theilen sich die Linien Gouda-Haag, Harmelen-Breukelen, Haag-Scheveningen und Ede-Wageningen mit resp. 193 148 fl., 45 402 fl., 39 126 fl. und 6 000 fl.

Es wurden im Ganzen verausgabt:

	1881/82	1880/81
für den Bahndienst	510 939 fl.	470 930 fl.
" " Locomotivendienst	473 527 "	508 006 "
" die Transportverwaltung	1 506 644 "	1 493 070 "
an allgemeinen Kosten	91 587 "	90 273 "
Summa	2 582 697 fl.	2 562 279 fl.
Procent der Einnahmen	43,65	43,76
pro Zugkilometer	1,00 fl.	1,03 fl.

Als Reingewinn ergiebt sich ein Betrag von 3 333 643 fl., hierzu Bestand des vorigen Jahres 43 390 fl., zusammen 3 377 033 fl. Von diesem Betrage entfallen 1 049 932 fl. auf Verzinsung von Obligationen etc., so dass nur ein effectiver Ueberschuss von 2 327 101 fl. verbleibt, gegen 2 478 070 fl. im vorigen Jahre.

Für die Linien Gouda-Haag, Harmelen-Breukelen, Haag-Scheveningen und Ede-Wageningen betrug der Reingewinn resp. 169 148 fl., 41 704 fl., 37 053 fl. und 64 fl. gegen 156 950 fl., 40 499 fl. und 37 103 fl. in 1880/81.

Es wurde im Ganzen pro 1881/82 eine Dividende ausgezahlt von resp. 17,28 fl., 6,91 fl. und 2,59 fl. = 7,2 pCt. In 1880/81 konnten 7,54 pCt. und in 1879/80 8 pCt. ausgezahlt werden.

Das mit 4½ pCt. verzinsliche Anlehen von 1838 zum Bau der Strecke Amsterdam-Arnheim in Höhe von 9 000 000 fl., welches bis auf 284 000 fl. reducirt war, wurde aus dem Reinertrag dieser Linie gänzlich getilgt.

Die Einnahmen der Eisenbahn Leiden-Woerden betrugen 117 050 fl. gegen 112 478 fl. in 1880/81. Die Betriebskosten betrugen 10 258 fl. mehr als in 1880/81, also 95 030 fl. Es ergiebt sich mithin ein Saldo von 22 020 fl. gegen 27 963 fl. in 1880/81. Dieser Saldo ist zu vermehren um 113 020 fl. zur Erreichung der garantirten Summe von 135 040 fl.

Ausser 97 Locomotiven besteht der Wagenpark aus 236 Personen-, 82 Gepäck-, 1 383 Güter-, 252 gemischten Güter- und Vieh-, 5 Pferde- und 92 Viehwagen. Weiter sind für den Tramwaydienst vorhanden 17 Locomotiven, 25 Personen- und 6 Güterwagen.

Miscellen.

Auf dem Greenwicher Observatorium besteht ein Apparat, welcher selbstthätig die Dauer des Sonnenscheines während des ganzen Jahres registrirt. Derselbe betrug i. J. 1881 1 301 Stunden, d. i. mehr als 100 Stunden über dem Durchschnitt der letzten vier Jahre. Im vorigen Jahre betrug ferner der grösste Winddruck, welcher in Greenwich registrirt wurde, 53 Pfund pro Quadratfuss am 14. October und 49⅓ Pfund am 29. April.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

K. K. pr. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Aus Anlass der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localstrecken Chotzen-Leitomischl, Přelouč-Kalk-Podol, Kralup-Welvarn und Lobositz-Libochowic sind Nachträge zu den Tarifen für den Personen- und Gepäckverkehr, für den Eil- und Frachtgüterverkehr sowie für den Kohlenverkehr erschienen, welche die Tarifsätze für die genannten Strecken enthalten. Exemplare sind bei der Verkehrsdirection in Wien, I. Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (1626 RM)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In den Kohlentarifen von Stationen der O/S. und R. O. U. Bahn, sowie von Neurode etc. (Eisenb.-Dir.-Bez. Berlin) nach der bezw. K. F. Nord-, Oest. Staats-, Oest. Nordwest-, Südnordd. Verbindungs-, Oesterr. Süd-, Kaiserin Elisabeth-, Mähr. Grenz-, Galiz. Carl-Ludwigs- und Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, welche in Oesterr. Notenwährung und zu verschiedenen Kursständen derselben erstellt sind, kommen bis auf Weiteres die Frachtsätze zum Kurse von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 24. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1627)

Deutsch-Ungarischer Verband, Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer Verband, Hannover-Magdeburg-Ungarischer Verband, Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischer Verband. Am 10. September d. J. treten in den obengenannten Verbänden für Transporte von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten besonders ermässigte Saisontarife mit Geltung bis incl. 30. November d. J. in Kraft.

Exemplare der Saisontarife können vom 5. September d. J. ab bei sämmtlichen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden. Budapest, am 23. August 1882. Im Namen sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Die Direction der K. Ungar. Staatseisenbahnen. (1628)

Zum Niederländisch-Norddeutschen Gütertarife vom 1. October 1879 tritt am 1. September d. J. der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält:

1. Specielle Tarifvorschriften.
2. Einführung von Ausnahme-Frachtsätzen für Rohzucker-Transporte von Hannover nach Rotterdam.
3. Aufnahme der Station Helsa des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover.
4. Aufhebung von Tarifsätzen.

Exemplare des Nachtrags können von allen Verbandsstationen zum Preise von 10 ₰ bezogen werden. Braunschweig, den 24. August 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1629)

Zum diesseitigen Localgütertarife vom 1. October 1877 ist der Nachtrag 23, enthaltend Abänderung der speciellen Tarifvorschriften, erschienen. Derselbe kann von allen diesseitigen Stationen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden. Braunschweig, den 24. August 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1630)

Chemin de fer Grand Central Belge. L'Administration du Chemin de fer Grand Central Belge vient de mettre en vigueur un supplément au tarif pour le transport des marchandises entre ses stations, d'une part, et Londres et Harwich, d'autre part.

Ce supplément comprend des additions et des modifications aux conditions réglementaires et à la classification des marchandises. Bruxelles, le 26 Août 1882. (1631)

Vom 1. September d. J. an werden Sprit- und Spiritus-Sendungen in Quantitäten von 5 000 kg und 10 000 kg pro Wagen von den diesseitigen Stationen

Buckau, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg, Cöthen, Halberstadt, Halle, Helmstedt, Oschersleben und Schöningen

nach den Schweizerischen Stationen

Genf (loco und trans.), Nyon und Verrières (trans.),

für welchen Verkehr directe Tarifsätze nicht bestehen, im diesseitigen Localverkehr auf Leipzig, Thüringer Bahnhof, zu besonderen Ausnahme-Frachtsätzen abgefertigt, über deren Höhe die betheiligten diesseitigen Güter-Expeditionen Auskunft ertheilen.

Ab Leipzig, Thüringer Bahnhof, kommen die im Norddeutsch-Schweizerischen Verbande bestehenden Ausnahme-Frachtsätze zur Berechnung. Magdeburg, den 26. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1632)

Am 1. September a. cr. treten veränderte, jedoch lediglich Verkehrs-Erleichterungen bezweckende Vorschriften für die Transportleitung im Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbandsverkehre mit der Massgabe in Kraft, dass die in Wegfall kommenden Transportrouten bei entsprechender Vorschrift auf den Frachtbriefen noch bis 15. October a. cr. benutzt werden können.

Die betheiligten Eilgut- und Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft. Dresden, am 23. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1633)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. September cr. treten für den diesseitigen Local-Güter- und Personenverkehr unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Januar 1878 nebst dem dazu erschienenen Nachtrage neue Tarife in Kraft. Der Local-Gütertarif enthält theilweise ermässigte, theilweise erhöhte Frachtsätze, letztere kommen jedoch erst mit dem 10. October cr. zur Anwendung. Exemplare der Tarife sind bei unseren Güterexpeditionen und in unserem Geschäftslocale hierselbst käuflich zu haben. Dortmund, den 26. August 1882. Die Direction. (1634)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Durch den vom 10. September d. J. ab gültigen Nachtrag XI zum Güter-Tarifheft No. 5 werden Ausnahme-Frachtsätze für Hanf von Königsberg i/Pr. nach Frankfurt a/M., Höchst, Mainz, Kaiserslautern, Ludwigshafen und Ravensburg eingeführt. — Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,05 ℳ zu haben sind. Erfurt, den 24. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1635)

Am 1. September d. J. treten in Kraft:

1. Nachtrag 1 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld und der Braunschweigischen Eisenbahn vom 1. Mai 1882.
2. Nachtrag 2 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Magdeburg vom 1. Mai 1882.
3. Nachtrag 2 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Berlin vom 1. Mai 1882.
4. Nachtrag 2 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Bromberg vom 1. Mai 1882.

Sämmtliche vorgenannten Nachträge enthalten gleichmässig:

a) Neue Entfernungen bezw. Tarifsätze für die am 1. September d. Js. dem Betriebe zu übergebenden Stationen Hemer, Milspe-Thal und Voerde des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld,

b) ermässigte Entfernungen bezw. Tarifsätze (aller Classen- und bestehenden Ausnahmetarife) für Station Lüdenscheid des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld,

c) eine (Ausnahme-) Bestimmung über Frachtberechnung für Langholz bei Verladung auf einem Paar Schemelwagen etc. mit Gültigkeit bis Ende d. Js.,

d) Berichtigungen zu den verschiedenen Haupttarifen.

Ausserdem enthält der Nachtrag 2 zum Gütertarife für den Verkehr der Stationen der Directionsbezirke Elberfeld und Magdeburg bezüglich der Stationen der Strecke Melsungen-Gerstungen (excl.) und Welschenennest-Siegen im Verkehr mit Leipzig anderweit geregelte Tarifsätze, in Folge dessen für Transporte des Specialtarifs III Erhöhungen in der Fracht bis zu 0,02 ℳ pro 100 kg entstehen, welche jedoch erst mit dem 15. October d. Js. zur Anwendung kommen werden.

Ferner enthält der Nachtrag 2 zum Gütertarif für den Verkehr der Stationen der Directionsbezirke Elberfeld und Bromberg neue Entfernungen bezw. Tarifsätze für die in den Tarif einbezogenen Stationen Dt. Eylau-Stadt (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn), Culmsee, Mocker und Ostaszewo (Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg), sowie bis zu 0,06 ℳ pro 100 kg erhöhte Sätze für Holz des Specialtarifs II für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, welch letztere jedoch erst am 15. October d. Js. in Kraft treten.

Der Nachtrag 2 zum Gütertarife für den Verkehr der Stationen der Directionsbezirke Elberfeld und Berlin enthält noch ermässigte Entfernungen bezw. Tarifsätze für den Verkehr mit Station Berlin, Dresdener Bahnhof, sowie eine Bestimmung über die Beförderung von Schnellzugs-Eilgütern im Verkehr von und nach Berlin loco und transito.

Exemplare der vorbezeichneten Nachträge sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zum Preise von 0,05 ℳ bezw. 0,10 ℳ und 0,20 ℳ käuflich zu haben. Elberfeld, den 24. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1636)

Zum Theil II des Westdeutschen Gütertarifs vom 1. Juli d. J. ist ein Berichtigungsblatt und zu den Heften 1 bis 4 der 1. Nachtrag, mit Gültigkeit vom 1. August d. J., ausgegeben worden und können ersteres unentgeltlich, letzterer zum Preise von je 0,05 ℳ von den Verbandsstationen bezogen worden. Hannover, den 24. August 1882. Namens der Verwaltungen des Westdeutschen Verbandes: Königl. Eisenbahn-Direction. (1637)

Oesterr. und Ungar. Eisenbahn-Verwaltungen. Mit dem 10. September l. J. wird ein Nachtrag III zum Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Oesterr. und Ungarischen Eisenbahnen in Wirksamkeit treten.

Dieser Nachtrag enthält Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen und der Waaren-Classification und kann bei sämmtlichen Oesterr.-Ungar. Bahnen bezogen werden. (1638 R M)

Die in dem directen Steinkohlentarife von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach den Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. August 1878 für Breslau (Br.-Freib. Bhf.) und Schmiedefeld enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. September cr. ab auf die im Local-Steinkohlentarife der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn vom 1. Juli cr. für Breslau (Mochbern) vorgesehenen Frachtsätze ermässigt. Die neuen Frachtsätze finden nur bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen Anwendung. Breslau, den 26. August 1882. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. (1639)

Die für die Beförderung von Rohzucker und Getreide von **Mährisch-Neustadt** nach **Dresden-Elbkai** bereits im Vorjahre bestandenen ermässigten Frachtsätze und zwar

für Rohzucker 2,37 ℳ } pro 100 kg
„ Getreide 2,12 „ }

gelangen bis zum Schluss der diesjährigen Schifffahrtssaison zur Wiedereinführung. Dieselben kommen bei Aufgabe von je 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht hierfür pro Wagen zur Anwendung. Dresden, am 25. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1640)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom 15. October l. Js. gelten die Taxen des Ausnahmetarifs No. 5 unseres internen Gütertarifs für den Verkehr zwischen Mannheim einerseits und Freiburg und Triberg andererseits nur noch für die Artikel: Eisen- und Stahldraht in Ringen, Band-, Flach-, Quadrat-, Rund- und Stabeisen. Karlsruhe, den 27. August 1882. Generaldirection. (1641)

2. Eröffnungen etc.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung unserer Bahn, dem 31. d. M. treten folgende Tarife in Kraft:

1. der Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden,
2. der Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
3. der Localtarif für den Güterverkehr.

Exemplare dieser Tarife sind auf unseren Stationen käuflich zu erlangen. Pyritz, den 25. August 1882. Die Direction. Piernay. (337)

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Mit Bezug auf unsere Mittheilung vom 21. d. M. (abgedruckt in No. 66 S. 867 d. Ztg.) beehren wir uns Ihnen bekannt zu geben, dass wir der Wiedereröffnung des durch Hochwasser gestörten Verkehres auf unserer Oesterreichischen Linie für den nächsten Montag, den 28. d. Mts., mit Zuversicht entgegensehen. Wien, am 25. August 1882. Die Centralleitung.

4. Personenverkehr.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zu unserm Local-Personentarif vom 1. Januar 1877 ist ein Nachtrag VII erschienen, welcher Personengeldtarif- und Gepäcküberfrachtsätze für den Verkehr mit der an der Blankeneser Bahn zwischen Bahrenfeld und Flottbek belegenen, demnächst zu eröffnenden Haltestelle „Othmarschen“ enthält. Expedition dorthin kann schon vom 1. September cr. an stattfinden. Exemplare dieses Nachtrages giebt unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich ab. Altona, den 25. August 1882. Die Direction. (338)

5. Ausloosungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Ausloosung von 17 Stück diesseitiger Prioritäts-Obligationen à 300 ℳ zur Amortisation erfolgt am 19. September cr., Vormittags 11 Uhr hier in unserem Geschäftslocal.

Inhaber von Prioritäts-Obligationen haben Zutritt. Poln.-Wartenberg, den 24. August 1882. Direction. (335)

6. Submissionen.

Eisenbahn - Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von Elf Stück Normal-Tender-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen und den dazu erforderlichen Reservestücken, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Bureau hierselbst offen und können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 3 ℳ von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Freitag, den 15. September 1882, Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven" frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Bureau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 26. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (336)

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die in den Werkstätten in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in neun Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbureau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelsdaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 25. August bis 14. September (ausgenommen des Sonntags) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags.

Offerten auf Stempel-Papier sind bis 15. September portofrei an das Central-Bureau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 30. September d. J. an ihre Offerte gebunden. Die General-Direction. (329 D. u. C.)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 68. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 4. September 1882.

Unterstützungs- und Pensionsverhältnisse der Beamten der Gotthardbahn.

Für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn ist eine Pensions- und Unterstützungscasse gegründet worden, deren Satzungen auch für weitere Kreise von Interesse sind, zumal die Casse nicht blos Pensionen für den Todes- und Dienstunfähigkeitsfall, sondern auch Unterstützungen in Krankheitsfällen gewährt und gleichzeitig die Hinterbliebenen-Versorgung regelt.

Im Wesentlichen gelten folgende Bestimmungen.

Alle bei der administrativen Centralverwaltung, beim Betriebe und in den Werkstätten mit Jahresgehalt Angestellten, welche nicht über 35 Jahre alt sind und deren gute Gesundheit durch ein ärztliches Zeugniss bescheinigt ist, sind zum Beitritte zur Casse verpflichtet. Beamte mit ungünstigem Gesundheitszeugnisse und solche Beamte, welche das 40. Lebensjahr überschritten haben, sind von der Theilnahme an der Casse ausgeschlossen. Wer sich im Alter zwischen 35 und 40 Lebensjahren befindet, kann beitreten, hat jedoch für die über 35 hinausgehenden Lebensjahre bei der Aufnahme die sonst nur vom Tage der Aufnahme ab berechneten Beiträge nachzuzahlen.

Das Vermögen der Pensionscasse wird gebildet:

1. aus Beiträgen der Mitglieder, nämlich aus
   a) Eintrittsgeldern (1 pCt. des Jahreseinkommens),
   b) fortlaufenden Jahresbeiträgen, bestehend in 3 pCt. des fixen Einkommens und der näher zu normirenden Nebenbezüge,
   c) Nachzahlungen bei Besoldungserhöhungen (die auf den ersten Monat entfallenden Beträge der Erhöhung);
2. aus sonstigen Einnahmen, als da sind:
   a) Beitrag der Gotthardbahngesellschaft, bestehend in einer Summe gleich $^2/_3$ der Jahresbeiträge der Mitglieder,
   b) Ordnungsstrafen der Mitglieder,
   c) Strafen für Uebertretung des Bahnpolizeigesetzes,
   d) Erlös für gefundene, herrenlose und nicht anbringliche Gegenstände und Güter,
   e) Zinsen der Beiträge und des sonstigen Vermögens,
   f) Restbestand der bisherigen Unterstützungscasse mit 20 675 Frcs. 73 Cts.,
   g) Schenkungen.

Es bleibt vorbehalten, die Beiträge zu erhöhen, falls die Casse zur Bestreitung der regelmässigen Ausgaben nicht ausreichen sollte.

Die Pensions- und Unterstützungscasse tritt nur in denjenigen Fällen ein, in welchen ein Mitglied durch anhaltende Krankheit theilweise oder ganz erwerbsunfähig, durch vorgerücktes Alter dienstunfähig wird oder an einer unverschuldeten Krankheit stirbt. Für die Folgen von Unfällen bei Ausübung der Berufsthätigkeit haftet allein die Gotthardbahngesellschaft.

Die jährliche Unterstützung (Pension), welche im Todesfalle oder wegen vorgerückten Alters gewährt wird, beträgt:

1. bei 1—5jähriger Dienstzeit 30 pCt.
2. bei 6—15jähriger Dienstzeit je 1 pCt. pro Dienstjahr mehr
3. bei 16—24jähriger Dienstzeit je 2 pCt. pro Dienstjahr mehr
4. bei 25jähriger Dienstzeit und darüber 60 pCt.

} der Summe, von welcher zuletzt der Beitrag geleistet wurde.

In Krankheitsfällen können die Unterstützungen je nach Umständen bis zu 50 pCt. des zuletzt bezogenen Gehaltes betragen.

Stirbt ein unverheirathetes Mitglied mit Hinterlassung unterstützungsbedürftiger Eltern, so erhalten diese lebenslänglich die Hälfte der Summe, welche dem Mitgliede selbst zukäme. Hinterlässt ein verstorbenes Mitglied eine Frau, so erhält dieselbe bis zu ihrer Wiederverheirathung oder ihrem Ableben die Hälfte der Summe, welche ihrem Manne zukäme. Sind Kinder des Verstorbenen da, so kommt diesen die andere Hälfte zu, bis das jüngste Kind 17 Jahre alt ist.

Erfolgt der Tod eines Mitgliedes durch Selbstmord, so entscheidet die Verwaltungscommission der Casse, ob und inwieweit die Hinterlassenen pensionsberechtigt sind.

Jeder Anspruch auf Unterstützung erlischt mit dem Austritt aus dem Dienste, sofern derselbe nicht wegen Krankheit oder vorgerückten Alters erfolgt. Ein von der Direction entlassenes Mitglied erhält 75 pCt. seiner Jahresbeiträge, abzüglich der etwa empfangenen Unterstützungsbeträge, wenn der Austritt nicht freiwillig oder wegen Unfalls, oder wegen eines Vergehens erfolgt.

Sämmtliche Geschäfte der Casse werden von einer Verwaltungscommission nach dem hierfür erlassenen Reglement besorgt. Die Commission besteht aus einem Mitgliede der Direction, aus einem von der Direction bezeichneten Mitgliede der Casse und aus je einem Mitgliede der Centralverwaltung, des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes, des Expeditionsdienstes, des Zugdienstes, sowie des Maschinen- und Werkstättendienstes, zusammen aus 7 Mitgliedern, von denen die letzteren 5 von den bei der Casse betheiligten Mitgliedern jeder Dienstabtheilung gewählt werden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 28. August 1882. (Zollmarkirung und Gesetzrevision. Viehbeschau-Gebühr. Waffen-Uebungen. Strassen-Einbeziehung. Betriebs-Praktikanten. Tarif-Enquête. Ebenfurt-Enzesfeld. Herpelje-Triest. Südbahn-Process. Holzindustrie. Galizische Transversalbahn. Kétegyháza-Kisjenö. Eröffnung und Concessionirung von Secundärbahnen. Celakowitz-Mochow und Celakowitz-Brandeis. Melonentransport. Budapest-Ujszöny und Munkács-Stryj. Obergerichtliche Entscheidung. Börsennotiz.)

Gegen die zollamtliche Markirung von Güterwagen, welche im Jahre 1857 zur Prüfung des sicheren Verschlusses der Wagen, sowie des Umstandes angeordnet wurde, dass dieselben keine geheimen oder schwer zu entdeckenden Räume enthalten, haben die

Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen an beide Regierungen eine vortrefflich motivirte Eingabe überreicht. Dieselbe hat auch insofern einen günstigen Erfolg gehabt, als die Reformbedürftigkeit dieser Verordnung mit Rücksicht auf die seitherige Entwickelung des Eisenbahnverkehrs von der Oesterreichischen Regierung anerkannt und deshalb auch angeordnet wurde, dass bis auf Weiteres von der amtlichen Wagenbezeichnung und von Beanstandungen wegen deren Ausserachtlassung abzusehen, auch die deshalb bisher gegen einzelne Bahnverwaltungen erhobenen Gefällsanstände aufzulassen sind. Zugleich wurde wegen Berathung einer Modification der bezüglichen Vorschrift über das Zollverfahren für den Verkehr auf den die Zoll linien berührenden Eisenbahnen die Einberufung einer Commission angeordnet, zu welcher auch Vertreter der Bahnverwaltungen beizuziehen sind. — Dieselben sollten doch auch diese Gelegenheit benutzen, um die Revision unserer ganzen Eisenbahn-Gesetzgebung zu beantragen, welche so viel des einander Widersprechenden, Unzweckmässigen und Veralteten enthält, das noch aus dem ersten Stadium der Entwickelung des Eisenbahnwesens datirt und dessen Beseitigung daher anzustreben wäre.

Den die Einhebung der Gebühren für die Viehbeschau besorgenden Bahnbeamten ist laut Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums für die Manipulationsarbeiten und erforderlichen Drucksorten eine Remuneration von 5 pCt. der eingehobenen Beträge zuzugestehen, welche sofort bei der Abfuhr der Beschaugebühren in Abzug gebracht werden kann. Ueber die diesfälligen Modalitäten und die Regelung der Viehbeschau auf Eisenbahnen ist ein umständlicher Erlass des Ministeriums des Innern (Oesterr. C.-B. f. Eisenb. No. 97, 1882) an die Landesstellen ergangen, welcher dieselben anweist, wegen des einheitlichen Vorganges rücksichtlich dieser Gebühren das Einvernehmen mit den Bahnverwaltungen zu pflegen.

Wegen Beurlaubung der zu den Waffenübungen der Landwehr einberufenen Bahnbediensteten hat das Oesterreichische Handelsministerium bekannt gegeben, dass je ein Aus- und Abrüstungstag zu den 2- oder 3wöchentlichen Waffenübungen gerechnet, daher in den Einberufungskarten hierfür die Frist auf 16 beziehungsweise 23 Tage festgestellt werden wird.

Die Einbeziehung einer bestehenden Strasse in den Bahnbereich und die dadurch nothwendige Umlegung der Strasse ist nach einer Entscheidung der Oesterreichischen Ministerien des Handels und des Innern nicht nach § 2 Abs. 3 des Enteignungsgesetzes (v. 18. Febr. 1878 R.-G.-B. 30), sondern nach § 10c des Eisenbahn-Concessionsgesetzes (v. 19. Sept. 1854 R.-G.-B. 238) zu behandeln, wonach die nöthigen Parzellen der bestehenden öffentlichen Strasse von der Eisenbahn eingezogen werden können, wohingegen der Eisenbahnunternehmung die Erfüllung der in dieser Gesetzesbestimmung bezeichneten Verpflichtungen obliegt.

In Ergänzung der über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebspraktikanten bestehenden Normalverordnung hat der Communicationsminister im Einvernehmen mit dem Unterrichtsminister angeordnet, dass auch jene Individuen als zu Betriebspraktikanten vollkommen befähigt angesehen, daher ohne besondere Aufnahmsprüfung angestellt werden können, welche drei Jahrgänge der Handels-Mittelschule mit gutem Erfolge absolvirt bezw. am Ende des dritten Jahres die vorgeschriebenen Schlussprüfungen gut abgelegt haben. Dagegen können diejenigen Personen, welche zwar alle drei Jahrgänge absolvirt, jedoch die gedachten Schlussprüfungen nicht bestanden haben, oder welche mindestens zwei Jahrgänge dieser Handelsschule zurückgelegt haben, nur auf Grund einer besonderen Aufnahmsprüfung als Eisenbahn-Betriebspraktikanten angestellt werden.

Das Comité für Mehl- und Mahlproducte hielt die Eisenbahntarif-Enquête ab, bei welcher die grossen Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen durch Delegirte vertreten waren. In heftiger Discussion erging sich der Referent in Beschwerden über die Cartelle und die Tarifbenachtheiligung der Oesterreichischen gegenüber den Ungarischen Mühlen, was auch bezüglich der Kohlen von mehreren Experten behauptet wurde, um sich mit einem Appell an das Hoheits- und Nothrecht des Staates zu wenden, welcher auch die sich hinter ihre Concessionstarife verschanzenden Bahnen zur Einführung der für die Lebensfähigkeit der Industrie unabweislichen Tarifmassnahmen schon zwingen werde. In sachgemässer Weise wies Centralinspector Dietschold (der Ferdinands Nordbahn) diese Angriffe zurück, während der Vorsitzende, Sectionsrath Pollanetz den (S. 865 erwähnten) Regierungserlass betreff der Förderung des Mehlexportes mittheilte, welchem auch mehrere Bahnverwaltungen bereits entsprochen haben. Die hierauf lebhaft debattirten und zur Berichterstattung ans Plenum angenommenen Anträge lauten: Der Abschluss von Cartellverträgen soll künftighin untersagt sein. — Im Falle das System der Refactien beibehalten bleibt, darf bei Gewährung von Refactien die Bedingung der Auflieferung eines grösseren Quantums als 5 000 Metercentner nicht gestellt sein. — Jede Refactie oder sonstige Begünstigung muss sofort publicirt werden. — Bahnen dürfen an Verfrachter keine, welchen Namen immer habende Begünstigung für Auflieferung von Waaren zur Beförderung ertheilen, ohne gleichzeitige Publicirung derselben. — Die Einheitlichkeit der Classification und der Einheitstarife auf allen Bahnen ist erwünscht. — Der Unterschied zwischen Stückgut- und Wagenladungstarif soll durch Herabsetzung des Stückguttarifes verringert werden. — Die Tarifsätze sollen für eine kürzere Strecke höhere sein, als für eine längere. — Die Oesterreichischen Mühlen sollen bei dem Bezug von Getreide und dem Versandt von Mehl mit Rücksicht auf die Frachtsätze der Transportanstalten mit den Ungarischen Mühlen mindestens gleichgestellt sein. — Getreide und Mehl sollen in der gleichen Tarifsclasse rangiren. (Ein Minoritätsvotum verlangt: Der Frachtsatz für Weizen soll niedriger sein als für Mehl.) — Die directen und Localtarife für Getreide und Mehl sollen den billigsten Ungarischen und Deutschen gleichgestellt werden. (Ueber die heute fortgesetze Enquête berichten wir in der nächsten Correspondenz.)

Die Concessionirung der Linie Ebenfurt - Wittmansdorf, Station der Linie Leobersdorf-St. Pölten (vide S. 865) wird vom offiziösen „P. K." wie folgt auszugsweise gerechtfertigt: „Es beträgt die tarifmässige Länge der neu herzustellenden Eisenbahnverbindung Raab - Neufeld - Ebenfurt - Enzesfeld-St. Pölten rund 215 km (Raab-Neufeld 123 km, Neufeld-Ebenfurt 4 km, Ebenfurt-Wittmansdorf ca. 15 km, Wittmansdorf-St. Pölten 73 km), also genau ebenso viel als die schon bestehende Eisenbahnverbindung von Raab über Oedenburg, Wiener-Neustadt und Leobersdorf nach St. Pölten, somit um 14 pCt. mehr als die dem Wiener Platze zunächst förderliche Eisenbahnlinie Raab-Kl.-Schwechat-St. Pölten (189 km). Wird ferner noch in Erwägung gezogen, dass die Lage der Reichshauptstadt als Hauptstapelplatz des Reiches auch noch durch andere, von dem Bahnbau gänzlich unberührte günstige Momente, wie durch die geographische Lage an der Donau und als Knotenpunkt der hier zusammentreffenden Weltbahnen, als Sitz der vornehmsten Creditinstitute etc. bedingt wird, so kann von der vielfach behaupteten Gefährdung des Wiener Platzes durch diese Localbahn umsoweniger die Rede sein, als dieselbe durch den Staat in Betrieb übernommen wird. Sie mag wohl auch dem angrenzenden Theile Ungarns Vortheile bieten, das berechtige aber noch nicht zur Forderung von Compensationsobjecten, welche die Ungarische Regierung, mit Rücksicht auf ihre tarifarische Machtstellung und den mit grossen Opfern (über Fiume) errungenen Exportresultaten, derzeit garnicht bieten könne.

Ueber die Eisenbahnlinie Herpelje - Triest hat das Oesterreichische Handelsministerium der Triester Statthalterei jenen Plan überschickt, welchen die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen für die von Herpelje-Kozina (Station der Istrianer Eisenbahn) bis Triest zu bauende Nebenlinie ausgearbeitet hat. Das Oesterreichische Handelsministerium hat die genannte Statthalterei aufgefordert, auf der erwähnten Linie die Tracirung ehestens vornehmen zu lassen. Dieses Project bildete die Grundlage jenes Vorschlages, welchen die Oesterreichische Regierung bezüglich der Abzweigung Herpelje-Triest der Istrianer Staatsbahn dem Abgeordnetenhause unterbreitet hat, welcher jedoch in der abgelaufenen Session noch nicht entschieden wurde.

In dem Processe der Südbahn, welchen im Auftrage des Oesterreichischen Handelsministeriums die Niederösterreichische Finanzprocuratur wegen Rückzahlung der pro 1880 entfallenden Kaufschillingsrate angestrengt hat, ist hinsichtlich der Competenz noch immer keine Entscheidung erfolgt. Trotzdem hat die Oesterreichische Regierung auch die mittlerweile pro 1881 fällig gewordene Kaufschillingsrate von der Südbahn eingefordert, welche wieder dieselben Argumente wie bezüglich der 1880er Rate vorbrachte und zur Entscheidung der streitigen Frage ein Schiedsgericht verlangte.

Ungarns Holzindustrie und Handel, technische, öconomische und statistische Mittheilungen für Holzhändler, Holzindustrielle, Forstwirthe etc. von Alexander Engel, Holzhändler in Fünfkirchen, mit zahlreichen Figuren und einer Karte, darstellend die Waldungen Ungarns, ist soeben erschienen. Es spricht ein practischer Fachmann darin von einem bedeutenden Industriezweige und ertheilt manchen guten Rath bezüglich der Verarbeitung des rohen Holzmateriales. Er bespricht die Verhältnisse der Forstwirthschaft und des Holzhandels in beachtenswerther Weise und bringt statistische Tabellen über den Export und den Handelsverkehr des Holzes in Ungarn.

Bezüglich der Galizischen Transversalbahn herrscht in den Büreaus der General - Bauunternehmung schon eine geradezu fieberhafte Thätigkeit. Die Sectionen der Strecke Saybusch-Neu-Sandez und Grybów-Zagórz, welche in Regie ausgeführt werden, sind bereits sämmtlich mit erfahrenen, bewährten Ingenieuren besetzt, welche bereits die zweckmässigsten Varianten studiren. Baron Schwarz leitet die Verhandlungen mit den grossen Eisenwerken, seine Compagnons Gross, Knauer und Loewenfeld sind mit der Organisation des Strecken-Ueberwachungsdienstes des Wiener Büreaus sowie mit den Vorarbeiten für die Grundeinlösung beschäftigt, welche einem beim Bau Galizischer Bahnen bewährten Advocaten im Pauschale übergeben werden soll. Baron Schwarz jun. hat sich nach Galizien begeben, um die Verhältnisse des auszuführenden Tunnels einem nochmaligen Studium zu unterziehen.

Die horrenden Regengüsse daselbst stören nur wenig die energischen Vorbereitungen für die Inangriffnahme des Baues.

Die Herstellung der Eisenbahnlinie Kétegyháza-Kisjenö tritt nun in das Stadium der Verwirklichung. Diese Linie, welche die natürliche Fortsetzung der nahezu schon ausgebauten Linie Kétegyháza-Mezöhegyes bildet, geht von der gemeinschaftlichen Station Kétegyháza der Ungarischen Staatsbahnen und der Arad-Csanáder Eisenbahn aus. Die Projectanten wollen dieses Eisenbahnunternehmen auf einer solchen Basis zu Stande bringen, wie die Arad-Körösthaler und die mit derselben zu vereinigende Arad-Csanáder Eisenbahn. Eben deshalb wird sich das betreffende Consortium in keine mit Risken verbundenen börsemässigen Finanzoperationen einlassen, sondern ähnlich dem Vorgange der Interessenten der früher genannten Eisenbahn-Unternehmungen, die Baukosten auf Grund von Actien-Subscriptionen durch das sichere Mittel der Selbsthilfe beschaffen. Damit aber die Opferwilligkeit bezw. die Actien-Einzahlung der dortigen Einwohnerschaft neben der Bahn auch noch des Vortheils theilhaftig werden könne, dass die Actien jederzeit entsprechende Zinsen abwerfen, setzten sich die Projectanten mit der Direction der Arad-Csanáder Bahn zu dem Zwecke in das Einvernehmen, dass die auszubauende Kétegyháza-Kisjenöer Linie mit der eben genannten Bahn Eine Unternehmung bilde, resp. dass auch die neue Linie einen ergänzenden Theil der Arad-Csanáder und der mit dieser zu vereinigenden Arad-Körösthaler Bahn bilden solle, in Folge dessen das Erträgniss dieser grossen Eisenbahnlinie zusammen mit jenem der Kétegyháza-Kisjenöer Bahn eine sichere Verzinsung der Actien bieten würde. Die Direction der Arad-Csanáder Bahn geht auf dieses Project ein.

Die Eröffnung der Secundärbahnen Chotzen-Leitomischl und Prelouč-Podol ist mit Ende September, jene dagegen für die Secundärbahnen Kralup-Welvarn und Lobositz-Libochowitz mit Anfang October von der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft in Aussicht genommen.

Die Vorconcession für eine Verbindung zwischen Schönfeld-Lassee der südöstlichen Linie der Staatseisenbahn und der Station Wolkersdorf der Verbindungslinie Wien-Brünn ist ertheilt worden.

Der Verwaltungsrath der Oesterreichischen Nordwestbahn hat mit der Oesterreichischen Localbahn-Gesellschaft einen Vertrag über den Anschluss der Localbahnlinie Celakowitz-Mochow und Celakowitz-Brandeis in der Station Celakowitz, dann der Uebernahme des Betriebsdienstes daselbst abgeschlossen.

Für den Melonentransport im Deutsch-Ungarischen Verbandverkehre wurde die Begünstigung gewährt, dass mit Rücksicht auf die geringe Ausnutzung der Wagen, die in Quantitäten von 5 000 kg pro Wagen aufzugebenden Melonensendungen die Sätze der Classe B. geniessen, welche nach den Localtarifen nur bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen angewendet werden. Ebenso wurden auch für Melonentransporte in vollen Wagenladungen d. i. in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen ermässigte Tarife erstellt. Die auf Grund dieser Ausnahmetarife zur Aufgabe gelangenden Melonensendungen werden als Eilgut befördert.

Mit dem Ausbaue der Budapest-Ujszönyer Eisenbahnlinie, welche wahrscheinlich in anderthalb Jahren fertig wird, ist das Ungarische Netz der normalspurigen Eisenbahnen ziemlich ausgebaut. Für die Ausfüllung einer Lücke wird jedoch nicht aus Verkehrs-, sondern aus taktischen Rücksichten eifrigst plaidirt. Es ist dies die Linie Munkács-Stryj, deren kleinerer Theil auf Ungarisches Gebiet fällt. Dieselbe setzt zwar auch in späteren Jahren die volle Verzinsung des Capitales nicht in Aussicht und müsste sich in den unbedeutenden von der Ungarisch-Galizischen und Tarnow-Eperies Bahn vermittelten Verkehr von Galizien nach Ungarn theilen; sie erscheint aber vom strategischen Standpunkte als dringend nothwendig. Wird eine Combination gefunden, welche den Ausbau ohne Belastung des Staates ermöglicht, so würde die Regierung dieselbe bereitwilligst acceptiren. Im Gegenfalle könnte diese Linie nur als Staatsbahn gebaut werden. Die Oesterreichische Regierung soll Ungarischen Mittheilungen zufolge bereit sein, die Anschlusslinie in Galizien sofort auszubauen resp. den darauf bezüglichen Gesetzentwurf dem Reichsrathe vorzulegen.

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Oberst. Gerichtshofes (26./4. 82) begründet die Bezeichnung des Abgabeortes in einem Frachtbriefe das forum contractus und kann daher eine Eisenbahngesellschaft aus einem Frachtvertrage bei dem Gerichte des Ortes der Abgabe, sonst aber bei dem ihres statutarischen Wohnortes belangt werden. Die Motive dieser Entscheidung berufen sich auf Art. 391 des H.-G.-B., wonach der Frachttarif als Beweis des zwischen dem Frachtführer und dem Absender geschlossenen Vertrages zu dienen hat; an dem im Frachtbriefe bezeichneten Abgabsorte ist das Gut dem Adressaten gegen Entrichtung der Frachtgebühr zu übergeben; dieser Ort ist daher als Ort der Erfüllung des Vertrages ausdrücklich vereinbart worden, weshalb derselbe auch zur Verhandlung und Entscheidung des Rechtsstreites wegen der angeblichen Nichterfüllung des Frachtvertrages competent ist.

Die Börse hat verflossene Woche, dem „F. B." zufolge, Lombarden und Staatsbahn vernachlässigt, obgleich selbst die kleinste Station speciell der Staatsbahn von Fruchtsäcken belagert ist, die der Expedition harren. Beide erreichten erst Samstag wieder den früheren Cours und darüber. Die sogenannten jungen Bahnen, welche die Arbitrage fortwährend für auswärtige Rechnung anbietet, werden langsam, wenn auch zu etwas reducirten Preisen, aufgenommen. In den zwei letzten Tagen haben sich die Course derselben erholt. Was darin gemacht wird, scheint fast durchgehends reelle Anlage. Nordbahn-Actien variiren trotz Privilegiumsablauf zwischen 2 710 und 2 721. Die Prioritäten haben einen zu hohen Cours, man kauft deshalb die billigere Actie, welche doch auch Staatsgarantie hat. Unsere eigentlichen Anlagewerthe, Prioritäten und Pfandbriefe, sind eben gut classirt. Der Umsatz in Prioritäten ist seit Wochen ein minimer.

Aus Bayern.

⊙ **München,** den 24. August 1882. Der durch Allerhöchste Verordnung vom 16. März v. J. neu geschaffene, der K. Generaldirection der Verkehrsanstalten beigegebene Eisenbahnrath ist am 22. d. M. zu München zu seiner III. Session zusammengetreten. An Stelle des abwesenden Generaldirectors Herrn v. Hocheder führte den Vorsitz der Director der Betriebsabtheilung, Herr v. Schamberger, und waren 23 von 25 Eisenbahnräthen anwesend. Die Berathungsgegenstände anlangend, so bildete den ersten Gegenstand die Frachtermässigung für Getreide aus Ungarn nach Süd-Frankreich via Lindau-Genf. Die Schweizerische Nordostbahn hat nämlich den Nachweis erbracht, dass die bestehenden Tarife für den Getreideverkehr ab Budapest und weiterher nach Süd-Frankreich durch die via Cormons-Modane eingeführten Frachtsätze thatsächlich unterboten sind, so dass keine Aussicht besteht, Transporte für die bezeichneten Relationen zu erhalten, wenn nicht eine Ermässigung der jetzigen Tarife eintritt. Die Schweizerische Nordostbahn beantragte deshalb, die Frachtsätze im Verkehre Budapest-Genf transit zu ermässigen. Nach langer, sehr eingehender Debatte wurde der Antrag mit 12 gegen 11 Stimmen, vorerst für 1 Jahr, befürwortet. — Als weiterer Gegenstand der Tagesordnung wurden die in Folge des schon für die Sitzung eingebrachten Antrages des Eisenbahnrathes, Frhrn. v. Welser, vorgeschlagenen Aenderungen der Bestimmungen über die Ausgabe von Abonnementsbillets, wodurch vielfach laut gewordenen Wünschen des Publikums entgegengekommen wird, gut geheissen. Es werden nämlich zukünftig Abonnementsbillets 1. für 60 Fahrten, giltig innerhalb eines Kalenderjahres und 2. (neu) für 100 Fahrten, giltig innerhalb zweier Kalenderjahre, zur Ausgabe gelangen, ferner die neue Einrichtung der Ausgabe von Abonnementskarten getroffen werden, welche zur beliebigen Benutzung der Eisenbahn zur Fahrt zwischen 2 bestimmten Stationen berechtigen, auf 1, 3, 6 und 12 Monate ausgestellt werden und deren Preis einer im Verhältniss zur Dauer stehenden 40, 50 und 70 procentigen Fahrpreisermässigung gleichkommen wird. Gleichfalls Begutachtung fand ein Antrag des Mitgliedes, Herrn Leuse, welcher erzielt, dass für gehobelte und gehohlte Bretter, für Friese und Parquetböden derselbe Ausnahmetarif gelten soll, wie bisher für Bretter aus weichem Holze. Ebenso ertheilte der Eisenbahnrath dem von der Generaldirection vorgelegten Entwurf der Winterfahrordnung pro 1882/83 seine Zustimmung. Hierzu wird bemerkt, dass im Allgemeinen die vorjährige Winterfahrordnung wieder hergestellt werden soll, soweit nicht einzelne mit der Sommerfahrordnung eingetretene Verbesserungen beibehalten wurden, wie die Verlegung des Wien-Londoner Courierzuges, die Leitung des zweiten Wien-Pariser Courierzuges über Salzburg, die Frühpostverbindung von Augsburg nach Regensburg (ab Augsburg 4 Uhr 10 Minuten) u. s. w. Als Neuerung ist die Ausdehnung eines während des vorigen Winters nur zwischen München und Regensburg verkehrenden Schnellzuges auf die Strecke München-Wiesau-Hof bezw. die Beibehaltung der Schnellzüge 352/357 hervorzuheben, welche es möglich machen, dass Augsburg die Berliner Abendpost am nächsten Nachmittag erhält. — Der Antrag eines Mitgliedes des Eisenbahnrathes, dahin gehend, dieser wolle sich dafür aussprechen, dass die Courier- und Schnellzüge von München nach Aschaffenburg statt über Treuchtlingen-Ansbach-Würzburg über Treuchtlingen-Nürnberg-Würzburg geleitet und auf ersterer Route durch Postzüge ersetzt würden, wurde in Folge sehr energischer Widerrede der Vertreter der interessirten Gegenden, besonders der Vertreter Augsburgs, zurückgezogen.

(Schaftlach-Gmund.) Vom Könige von Bayern wurde unterm 26. vor. Mts. einer unter der Firma „Eisenbahn-Actiengesellschaft Schaftlach-Gmund am Tegernsee" auf Grund eines von dem vorbereitenden Comité vorgelegten revidirten Statutenentwurfes zu bildenden Actiengesellschaft die Concession zur Herstellung und zum Betriebe einer normalspurigen Secundär-Eisenbahn für den Personen- und Güterverkehr ertheilt.

In Folge Allerhöchster Genehmigung wurden die Eisenbahn-Bausectionen Ingolstadt, Hof I und Bayreuth aufgelöst und die der ersteren noch zufallenden Arbeiten der Section München und die noch abzuwickelnden Geschäfte der Section Hof I und Bayreuth der Section Hof II übertragen.

(Personalien.) Der Rath der Generaldirection der Verkehrsanstalten, Betriebs-Abth., Phil. Kühles, wurde auf Ansuchen unter Anerkennung seiner langjährigen, treuen u. erspriesslichen Dienstleistung in den dauernden Ruhestand versetzt und an dessen Stelle zum Rathe der Generaldirection der Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung, der Ober-Ingenieur bei der genannten Stelle und Abtheilung Carl Rölig befördert.

Niederländische Süd-Ostbahn.

Die 66 km lange Bahn, welche von Tilburg über Herzogenbusch nach Nymegen führt, wurde am 4. Juni 1881 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Bahn hat in Tilburg an die Niederländische Staatsbahn und die Grand Central Belge Eisenbahn, in Herzogenbusch an die Niederländische Staatsbahn und in Nymegen an die Niederländische Staatsbahn und die Linksrheinische Bahn Anschluss.

Das Betriebscapital besteht aus:

1. 16 667 Stammactien à 240 fl. = 4 000 000 fl.;
2. einer Anleihe in Höhe von 2 170 320 fl., vertheilt in 9 043 Obligationen à 240 fl.;
3. einer Hypothekenanleihe in Höhe von 3 000 000 fl., vertheilt in 3 000 Obligationen à 1 000 fl., wovon die Verzinsung von dem Staat garantirt ist.

Die Baurechnung betrug 31. December 1881 9 199 536 fl.

Die Betriebsresultate seit 4. Juni bis 31. December 1881 gestalteten sich folgendermassen: Befördert wurden 181 617 Personen, 253 t Gepäck, 223 t Bestellgüter und 49 154 t Frachtgüter.

Die Einnahmen betrugen: Aus dem Personen- und Gepäckverkehr 100 461 fl., aus dem Güterverkehr 53 057 fl., aus dem Viehverkehr 5 531 fl., an Extraordinarien 4 770 fl., überhaupt 163 820 fl. = 1,08 fl. pro Zugkilometer.

Verausgabt wurden: Allgemeine Kosten 16 968 fl., Bahndienst 30 390 fl., Betriebsdienst 24 318 fl., Maschinendienst 30 704 fl., Güterverwaltung 8 188 fl., überhaupt 110 569 fl. = 67,494 pCt. der Einnahmen und 0,73 pCt. pro Zugkilometer. Bleibt als Reingewinn 53 251 fl. Hiervon wurden verwendet: 16 139 fl. für Entschädigung für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Herzogenbusch und Nymegen und der Staats-Eisenbahnstrecke Vught-Herzogenbusch, 3 582 fl. für Wagenmiethe. Bleibt also 33 529 fl. Die von dem Staat bis 31. December 1881 garantirten Zinsen betragen 68 666 fl. und hat also der Staat noch eine Summe von 35 137 fl. beizusteuern.

Italienische Correspondenz.

Directe Eisenbahn Rom-Neapel. Die „Gazz. Uff." vom 24. Juli cr. veröffentlicht ein Königliches Decret, durch welches das vom Parlament genehmigte Gesetz über den Bau und Betrieb einer neuen directen Eisenbahn von Rom nach Neapel sanctionirt wird. Durch dieses Gesetz wird die Regierung ermächtigt, den Bau und Betrieb einer directen Linie Rom-Neapel derjenigen Gesellschaft zu concessioniren, welcher der Betrieb des die jetzige Linie von Rom nach Neapel über Ceprano und Caserta enthaltenden Netzes übertragen werden wird. Wenn bis zum Jahre 1883 der Betrieb des betreffenden Netzes noch nicht an die Privatindustrie abgegeben sein wird, so soll die Regierung selbst den Bau und Betrieb der neuen Bahn übernehmen. Die Bahn soll spätestens zum 31. December 1886 eröffnet werden.

Schmalspurige Eisenbahnen. Nach einem in der „Gazzetta Ufficiale" vom 19. August cr. veröffentlichten Königlichen Decret ist der „Allgemeinen Gesellschaft für Localbahnen" (Società generale delle ferrovie economiche) zu Brüssel der Bau und Betrieb der beiden mit 0,75 m Spurweite herzustellenden Eisenbahnen von Cossato nach Strona und von Biella nach Sagliano Micca übertragen worden. Die Staatsregierung bewilligt für beide Bahnen vom Tage der Eröffnung derselben ab und auf die Dauer von 35 Jahren einen jährlichen Zuschuss von 1 000 Lire pro Kilometer Bahnlänge, soweit nicht vorhandene Strassen benutzt werden.

Literatur.

Böhmischer Braunkohlenverkehr im Jahre 1881. Wie alljährlich, so ist auch pro 1881 im Selbstverlage der „Aussig-Teplitzer Bahn" eine „geographische Karte der Verfrachtungen der Böhmischen Braunkohle im Jahre 1881" erschienen, welche von dem Secretär des Elbevereins und Inspector der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Herrn R. Pollak, gezeichnet wurde. Die transportirten Kohlenmengen werden durch neben den Eisenbahn- resp. Flusslinien sich hinziehende rothe und blaue Farbenbänder dargestellt, welche je nach der Stärke des Verkehrs an Breite zu- resp. abnehmen. Kreise um die grössten Consumtionsplätze bezeichnen den Verbrauch der Kohlen in denselben. Der Karte ist auch ein Verzeichniss der wichtigsten in- und ausländischen Absatzorte ausserhalb des Kohlenreviers angedruckt. Es wurden im Jahre 1881 folgende Quantitäten verfrachtet:

Nach dem Inland und zwar nach:

	t		t		t
Prag	134 991	Leneschitz	22 865	Kolin	13 503
Bodenbach u. Tetschen	88 433	Lyssa	22 395	Georgsw.-Ebersbach	13 188
Lobositz	84 455	Rumburg	20 567	Annathal-Rothau	13 121
Laun	60 510	Röhrsdorf-Zwickau	19 039	Polep	13 092
Raudnitz	49 889	Klobuk	17 903	Kralup	12 900
Zlonitz	40 789	Schluckenau	17 282	Schönlinde	12 159
Warnsdorf	40 420	Wegstädtel	17 186	Grottau	12 037
Asch	39 396	Hrobetz	16 721	Nimburg	11 655
Saaz	38 807	Kriegern	16 010	Podiebrad	11 619
Leitmeritz	38 158	Liblitz-Bischitz	15 908	Lieben b. Prag	11 543
Theresienstadt	33 442	Doxan	15 867	Jungbunzlau	11 439
Böhm. Leipa	29 964	Melnik	15 760	Beraun	11 287
Perutz	28 282	Graslitz	15 394	Bensen	11 255
Pilsen	26 698	Haida	14 876	Nussdorf b. Wien	10 901
Schlan	26 526	Podersam	14 629	Berkowitz-Melnik	10 478
Reichenberg	25 521	Chlumcan	13 950		
Böhm. Kamnitz	23 421	Kaschitz-Schönhof	13 583		

Wir vermissen in diesem Verzeichniss Wien als Absatzort, welches nach den auf der Karte selbst angebrachten Zahlen mit 23 800 t wohl einzufügen wäre.

Nach dem Auslande und zwar nach:

	t		t		t
Magdeburg (grösstentheils per Schiff)	265 611	Hof	24 092	Pulsnitz	15 273
Dresden	245 686	Hamburg (per Schiff)	23 381	Niedersedlitz	15 245
Berlin	180 629	Kamenz	22 917	Westerhüsen	14 744
Leipzig	84 740	Sebnitz	22 605	Penzig	14 601
Schönebeck	52 100	Cottbus	22 050	Frankfurt a/O.	14 544
Meissen	48 620	Bischofswerda	20 990	Annaburg	13 695
Brandenburg	45 792	Torgau	20 905	Nürnberg	13 603
Radeberg	43 280	Mühlberg	20 003	Burg	13 572
Pirna	41 672	Freiburg	19 450	Nordhausen	13 011
Wittenberge	37 840	Königstein	19 200	Weimar	12 133
Bautzen	36 756	München	18 738	Luckenwalde	11 929
Wittenberg	32 135	Tangermünde	18 440	Genthin	11 628
Mügeln	30 789	Grossenhain	18 042	Stettin	11 452
Dessau	27 649	Haidhof	17 582	Muldenhütten	10 899
Potsdam	27 013	Alt- und Neu-Gersdorf	17 109	Löbau	10 574
Riesa	26 726	Potschappel	15 727	Barby	10 391
Zittau	24 754			Aken	10 385

Westwärts erstreckt sich der Verkehr bis nach Schwerin, Stendal, Braunschweig, Kreiensen, Cassel, Frankfurt, nach Württemberg, Baden zum Bodensee, wenn auch in geringen Quantitäten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 10. September l. J. tritt ein Nachtrag III zu dem ab 15. September 1881 giltigen Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. in Wirksamkeit, enthaltend:

Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen sowie der Waarenclassification. Wien, den 26. August 1882. (1642)

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Die Station Ronneburg der Königlich Sächsischen Staatsbahn ist mit den für die Station Gera bestehenden Frachtsätzen in den Deutsch-Belgischen Güterverkehr aufgenommen. Köln, den 29. August 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1643)

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. September d. Js. werden die Stationen Miesbach, Hausham, Penzberg, Gotteszell, Rothenfels und Pegnitz der Bayerischen Staatsbahn als Verbandsstationen in den Rheinisch-Bayerischen Tarif vom 1. Februar 1879 aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen bezüglichen Dienststellen sowie unser Tarifbüreau. Köln, den 28. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1644)

Local-Güterverkehr. Der Ausnahmetarif vom 1. resp. 17. April d. J. für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach Russland tritt zum 13. October d. J. ausser Kraft. Für den bezeichneten Verkehr treten mit diesem Tage die regulären Frachtsätze unseres Localtarifs wieder in Geltung. Lübeck, den 29. August 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (1645)

Für die Beförderung von Gütern im Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbande tritt

mit dem 1. September cr. ein neuer Tarif in Kraft.

Aufgehoben wird dadurch:

Der Tarif für die Beförderung von Gütern im Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbande vom 1. April 1878 nebst sämmtlichen Nachträgen, mit Ausnahme der Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, welche bis zur Einführung des Hanseatisch-Ostdeutschen Gütertarifs noch in Kraft bleiben.

Soweit jedoch durch die Sätze des neuen Tarifs Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, kommen letztere noch bis zum 15. October 1882 in Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des neuen Tarifs können durch unsere Betriebs-Controle hier zum Preise von 1,00 ℳ pro Stück bezogen werden. Altona, den 28. August 1882. Namens der Verwaltungen des Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbandes: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (1646)

Schlesisch-Polnischer Verband-Güterverkehr. Am 1. September d. J. tritt zum Tarife für den rubricirten Verbandverkehr vom 1. Juni d. J. ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält:

I. Anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifes H. für den Transport von Steinkohlen, Kokes und Zinder;
II. Berichtigungen;
III. Verkehrseinschränkungen.

Unter No. III ist die Aufhebung der Frachtsätze für Steinkohlen etc. von Sosnowice und Mylowice nach den im Oberschlesischen Grubenrevier gelegenen Stationen der Oberschlesischen und Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn, welche am 15. October d. J. ausser Kraft treten, enthalten.

Druckexemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsstationen zu haben. Breslau, den 22. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1647)

Mit sofortiger Gültigkeit treten in den Staatsbahnverkehren zwischen den Directionsbezirken Hannover und Oldenburg einerseits und dem diesseitigen Directions-Bezirk andererseits, sowie im Hanseatisch-Schlesischen Verbandsverkehre ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Traubenzucker, Stärke aller Art, Stärke- und Kartoffelmehl etc. etc. zum Export von Cöpenick nach Hamburg (B. H. u. H. St.), Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm in Kraft. Ausserdem kommen in den genannten Staatsbahnverkehren mehrere abgeänderte Entfernungen und Tarifsätze, sowie neue Tarifsätze zwischen Hamburg einerseits und Lebus und Podelzig andererseits zur Einführung. Soweit hierdurch Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, gelten dieselben erst vom 12. October cr. ab.

Näheres ist bei den obengenannten Stationen, sowie den sämmtlichen an den bezeichneten Staatsbahnverkehren betheiligten Stationen der Directionsbezirke Hannover, Oldenburg und Berlin zu erfahren. Berlin, den 27. August 1882. Kgl. Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (1648)

Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Berlin (Ostbahnhof, Stettiner Bahnhof, Central-Viehhof, Rummelsburg), Stettin und Cüstrin K. O. einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits tritt am 31. d. M. — dem Tage der Betriebseröffnung der Stargard-Cüstriner Eisenbahn — ein directer Tarif in Kraft.

Druckexemplare (Preis 0,40 ℳ) sind durch die Verbandstationen und durch das Auskunfts-Bureau hier (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich zu beziehen. Berlin, den 28. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, gleichzeitig Namens der Königl. Eisenbahn-Direction Bromberg und der Direction der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-Gesellschaft. (1649)

Für den Verkehr zwischen Berlin (Ostbahnhof und Stettiner Bahnhof), Cüstrin K. O., Damm, Frankfurt a/O., Stettin, Trebnitz einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits tritt am 31. d. M. — dem Tage der Betriebseröffnung der Stargard-Cüstriner Eisenbahn — ein directer Gütertarif in Kraft.

Druckexemplare (Preis 0,10 ℳ) sind durch die Verbandsstationen und durch das Auskunfts-Bureau hier (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich zu beziehen. Berlin, den 28. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, gleichzeitig Namens der Königl. Eisenbahn-Direction Bromberg und der Direction der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-Gesellschaft. (1650)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Der nach unserer Bekanntmachung vom 30. Juli am 1. September zum Gütertarif in Kraft tretende Nachtrag XIV enthält auch Frachtsätze für den Verkehr zwischen Grosszschocher und Schwarza. Erfurt, den 25. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1651)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband. Die nach unserer Bekanntmachung vom 3. August am 1. September cr. zum Gütertarif in Kraft tretenden Tarifnachträge XXVII zu Heft 1, XVII zu Heft II enthalten auch directe Frachtsätze für Station Greussen der Nordhausen-Erfurter Bahn. Erfurt, den 25. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1652)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. September l. Js. tritt der Nachtrag II zum Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits, via Liebau, respective Mittelwalde in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen, sowie die Aufnahme neuer Relationen.

Exemplare desselben liegen in den betheiligten Stationen, sowie bei der unterzeichneten Centralverwaltung zur Einsicht bereit. Wien, am 25. August 1882. Die Centralverwaltung. (1653)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Magdeburg-Sächsischer Verband (Verkehr mit Kohlfurt-Falkenberger Stationen). Mit dem 1. September d. J. kommen für den directen Verkehr von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und Vieh in den oben bezeichneten Verbandsverkehren veränderte Instradirungsbestimmungen zur Einführung, durch welche an Stelle bisheriger Instradirungsrouten andere Beförderungsrouten treten. Bei entsprechender Vorschrift auf den Frachtbriefen bleiben jedoch die seitherigen Routen noch bis zum 31. October d. J. transportberechtigt.

Das Nähere ist bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren.

Wird vom 1. November d. J. ab im Frachtbrief eine Route vorgeschrieben, so findet für den Fall, dass sie von der zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Route abweicht, unter Ausschluss der directen Expedition Umkartirung von Bahn zu Bahn statt. Berlin, den 24. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1654 J)

Die Deutsch-Italienischen Gütertarife via Gotthard vom 1. Juni 1882, nämlich:

Theil I. Reglement mit Waarenclassification,
Theil III. Tariftabellen via Gotthard, Ausnahmetarif für Lebensmittel in Wagenladungen als Eilgut, Ausnahmetarife für Steinkohlen von den Saargruben und Rheinland-Westfalen,

erscheinen am 6. September cr. auch in Italienischer Ausgabe. Die Ausnahmetarife sind in dem Italienischen Theil III enthalten. Für die Deutsche Ausgabe des Theil I und III sowie des Lebensmitteltarifs tritt eine vom 6. September cr. gültige neue Auflage in Kraft und zu den Ausnahmetarifen für Steinkohlen wird ein von demselben Tage gültiger Nachtrag, Sätze für fernere Italienische Stationen enthaltend, ausgegeben. Preis der Deutschen Ausgabe pro Theil I 1 ℳ, Theil III 2 ℳ, die übrigen Ausnahmetarife je 20 ₰; zu haben bei der Drucksachen-Controle der unterzeichneten Verwaltung, sowie bei allen grösseren Deutschen Stationen und bei den Verbandsverwaltungen. Die neue Ausgabe der Tarife enthält Berichtigungen, Ermässigungen und Vervollständigungen der ersten Auflage.

Die in unserer Bekanntmachung vom 20. Mai 1882 wegen der Taxen südlich von Chiasso erwähnte Beschränkung ist mit Ende dieses Monats aufgehoben und treten daher die in den Tarifen aufgenommenen Italienischen Streckenfrachten am 6. September in Geltung. Strassburg, im August 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Italien. Verkehrs über den Gotthard. (1655)

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.) Am 1. September cr. tritt für den Verkehr zwischen Stationen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, der Böhmischen Westbahn, der Rakonic-Protiviner-, Buschtêhrader-, Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn einerseits und den diesseitigen Stationen Bingerbrück, Kreuznach, Malstatt, Neunkirchen, Saarbrücken, Saarlouis, Staudernheim und Trier andererseits ein neuer Ausnahmetarif für Getreide etc. Theil 3 Tarifheft 1 in Kraft, unter Aufhebung der Frachtsätze des Getreide-Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen. Soweit die alten Sätze jedoch billiger sind, bleiben dieselben noch bis 15. October cr. in Kraft.

Für den Verkehr der genannten diesseitigen und den übrigen am Süddeutschen Verbande betheiligten Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen treten am 15. September neue Sätze in Kraft, unter Aufhebung der z. Z. bestehenden. Soweit letztere niedriger sind als die neuen, behalten sie noch bis zum 1. November Gültigkeit. Köln, den 30. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1656)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. September cr. beträgt der Ausnahmefrachtsatz für rohe Steine von Strehlen nach Sosnowice transito 0,52 ℳ pro 100 kg. Breslau, den 26. August 1882. Königliche Direction. (1657)

Verband Thüringischer Bahnen. Am 1. September cr. tritt Nachtrag VII zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren (zugleich für die Localverkehre der Verbandsbahnen giltig), sowie Nachtrag XX zum Verbandsgütertarife in Kraft. Diese Nachträge enthalten Bestimmungen über Ausscheidung des Verkehrs der ehemaligen Sächsisch-Thüringischen Ost-Westbahn, theilweis ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Kohlen etc. und Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die jetzigen Frachtsätze bis incl. 19. September cr. in Kraft. Die Nachträge sind à 5 ₰ bei den Verbandsexpeditionen zu haben. Erfurt, den 22. August 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (1658)

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Zu dem Ausnahmetarif A für Niederschlesische Steinkohlen und Coaks vom 1. Juli 1878 kommt am 1. September cr. der Nachtrag VII zur Einführung, welcher neue directe Frachtsätze nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn und des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg enthält. Exemplare desselben sind durch die Verbandsexpeditionen zu beziehen. Berlin, den 28. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1659)

Mit Giltigkeit vom 1. September ds. Js. ab wird unsere Verkehrsstelle Berthelsdorf in den Tarif für den Transport **Böhmischer Braunkohlen** nach **Deutschland** via Bodenbach beziehungsweise via Mittelgrund einbezogen. Der Frachtsatz vom Schnittpunkt bis Berthelsdorf beträgt bei einer Entfernung von 111 km 36,00 ℳ. Dresden, am 26. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1660)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Verband. Mit Giltigkeit vom 1. September cr. ab gelangen für den Verkehr zwischen Hamburg (B.H.), Bergedorf, Lübeck, Altona loco und Ottensen loco einerseits und verschiedenen Verbandstationen der Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits an Stelle der im Nachtrage 22 des Verbandgütertarifs enthaltenen Frachtsätze für Petroleum und Naphtha in Ladungen von 10 000 kg anderweite ermässigte Taxen zur Einführung. Ueber die Höhe der fraglichen Tarifsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft. Berlin, den 29. August 1882. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, Namens der Verbandverwaltungen. (1661)

K. K. pr. Oesterr. Staats-Eisenb.-Gesellschaft. Mit 15. September l. J. tritt ein Tarif für den directen Transport von Getreide zwischen Stationen der Wien-N.-Szönyer Linie einerseits und Stationen der Wien-Aspangbahn andererseits in Kraft.

Ferner ist ein Tarif für den Transport von Kohlen, Coaks und Briquettes von Segen-Gottes nach Stationen der Wien-Aspangbahn erschienen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen. (1662 RM)

Ostdeutsch-Böhmischer Eisenbahn-Verband. Zum Tarif Theil II Heft 2 ist ein Nachtrag III, giltig ab 15. September l. J., erschienen.

Dieser, Tarifberichtigungen enthaltende Nachtrag ist bei sämmtlichen Verbands-Verwaltungen und namentlich auch bei der K. K. pr. Oesterr. Staats-Eisenb.-Gesellschaft, Verkehrs-Direction in Wien I, Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1663 RM)

K. K. pr. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 15. September l. J. tritt ein neu umgearbeiteter Tarif für den directen Güter-Verkehr zwischen Oesterr. Grenzstationen, Theil II, in Kraft.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der K. K. pr. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien I, Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (1664 RM)

Der vom 16. k. M. an gültige 2. Nachtrag zu dem Seehafen-Ausnahme-Tarif des Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1881 ist erschienen und käuflich zu haben durch unsere Güterexpeditionen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg und Hamburg zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück.

Dieser Nachtrag enthält u. A. für rohe Baumwolle, sowie für Petroleum und Naphtha zum Theil anderweite Tarifsätze.

Insoweit Erhöhungen der bisher gültigen Ausnahme-Tarifsätze eintreten, finden für Transporte bis zum 31. October d. J. noch die billigeren Taxen Anwendung. Hannover, den 28. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1665)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Folgende Gütertarife, welche seither als Uebernahmetarife ab Singen Bad. Bahn Geltung hatten, treten vom 10. October l. J. ausser Kraft:

1. Der I. und II. Nachtrag vom 15. April bezw. 1. August 1880 zum Gütertarif der Stationen Basel und Waldshut für den Verkehr mit den Stationen der Bötzbergbahn, der Schweizerischen Nordostbahn, der Linie Wohlen-Bremgarten und der Vereinigten Schweizerbahnen vom 1. Januar 1880.

2. Der neben diesen Nachträgen giltige Uebernahmetarif vom 10. März 1881 für den Verkehr zwischen Singen Bad. Bahn und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, sowie die in diesem Uebernahmetarif enthaltenen Tarifsätze zwischen Singen, Schaffhausen und Konstanz unter sich.

3. Die directen Tarifsätze für Singen transit des Schweizerischen Getreidetarifs vom 1. December 1881 zwischen Rorschach-Romanshorn transit, Konstanz, Singen transit und Schaffhausen einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, sowie der Linie Effretikon-Hinweil anderseits.

Ob und in welcher Weise die betreffenden Tarife und Taxen durch anderweite ersetzt werden, wird besonders bekannt gegeben. Karlsruhe, den 29. August 1882. Generaldirection. (1666)

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen im Vekehr zwischen der Station Jauer (bezw. der Haltestelle Alt-Jauer) der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und den Stationen Lauban und Görlitz des diesseitigen Directions-Bezirks directe Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III in Höhe von 0,37 resp. 0,39 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Berlin, den 29. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1667 J)

Die Frachtsätze (Russische Währung) „A. vom Schnittpunkt südlich" bis zu den Stationen der Fastower Bahn im Ausnahmetarif für Maschinen und Maschinentheile (Heft V des Verbandtarifs vom 13./1. October 1880 und Nachtrag 2 zu demselben) sind von den betheiligten Russischen Bahnen zum 13./1. September cr. ausser Kraft gesetzt. Demnächst werden auf der erwähnten Beförderungsstrecke landwirthschaftliche Maschinen verpackt und unverpackt sowie eiserne Maschinen und Maschinentheile, unverpackt, als Stückgut zur Classe 2 und in vollen Wagenladungen zur Classe 3 gerechnet, während verpackte Maschinen (ausserlandwirthschaftliche) und verpackte Maschinentheile sowie Locomobilen in jeder Quantität zur Classe 1 befördert werden. Bromberg, den 27. August 1882. Königl. Eisenbahndirection. (1668 J)

Für den Transport von **Sprit-** und **Spiritus-**Sendungen in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg ab Berlin und Wittenberg nach Genf loco und transito, Morges, Nyon und Verrières transito kommen bei **Umexpedition in Leipzig Th. E.** für die Strecke bis Leipzig Th. E. fortan ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Anwendung, welche bei unseren Expeditionen zu erfahren sind. Berlin, den 27. August 1882. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1669 J)

Die im Tarif für den Rheinischen Nachbar-Güterverkehr für den Verkehr mit Station Lüdenscheid des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld bestehenden und der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen werden vom 1. September d. J. ab um 7 km ermässigt.

Gleichzeitig erfahren die in den Heften 2 und 6 des Tarifs für den Rheinischen Nachbar-Kohlen-Verkehr enthaltenen Frachtsätze für Steinkohlen von Lüdenscheid eine entsprechende Ermässigung, worüber das Nähere bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist. Köln, den 30. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrh.). (1670)

Am 1. September cr. werden die Stationen Miesbach, Hausham, Penzberg, Gotteszell, Rothenfels und Pegnitz der Bayerischen Staatsbahn mit directen Frachtsätzen in den Rechtsrheinisch-Bayerischen und den Rheinisch-Bayerischen Güterverkehr einbezogen. Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 30. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrh.). (1671)

In den am 1. August d. J. in Kraft getretenen Heften II, III und IV des Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr sind verschiedene Druckfehler berichtigt worden und zwar mit sofortiger Gültigkeit, soweit dadurch Frachtermässigungen, und mit Gültigkeit vom 15. October d. Js., soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten.

Das Nähere ist bei den Verbands-Güterexpeditionen und in den Geschäftslocalen der Verbandsverwaltungen zu erfahren. Köln, den 30. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrh.). (1672)

Mitteldeutsch-Ungarischer Holzverkehr. Mit dem 15. October d. J. gelangen die im rubricirten Verbande enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn zur Aufhebung und bleiben nur noch die Sätze für den Verkehr mit der Kaschau-Oderberger und Ungarischen Nordostbahn bestehen. Breslau, den 1. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1673)

Directer Güterverkehr von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach Stationen der Strecke Gnesen-Thorn-Bromberg der Oberschlesischen Eisenbahn. Die bereits bekannt gegebene Bestimmung bezüglich der Frachtberechnung für Langholz bei Verladung auf einem Paare Schemelwagen nach dem wirklichen Gewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg, greift in dem oben genannten Verkehre bis Ende 1882 ebenfalls Platz. Breslau, den 31. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1674)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab kommt zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Magdeburg vom 1. Februar cr. der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält ausser einigen Ergänzungen resp. Berichtigungen neue bezw. veränderte Entfernungen für die Stationen Barby, Calbe (Stadt) und Neugattersleben des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M., sowie für Gnadau, Grizehne (bei Calbe a/S.) und Wulfen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg.

Soweit für den Verkehr zwischen Grizehne (bei Calbe a/S.) — früher Calbe a/S. — und Frankfurt a/M. (Nass. Bhf. und Sachsenhausen) durch diesen Nachtrag Erhöhungen gegenüber den seitherigen Entfernungen bezw. Frachtsätzen eintreten, behalten die letzteren noch bis zum 15. October d. J. Gültigkeit.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 31. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (1675)

Unsere Bekanntmachung vom 15. Juli d. J., betreffend die Uebertragung der im Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verkehr für die Station Antwerpen (Entrepôt u. Bassins) loco und transit bestehenden Frachtsätze auf den Verkehr mit der Station Antwerpen (Sud) beziehungsweise Antwerpen (Sud) transit der Belgischen Staatsbahn via Bleyberg wird dahin ergänzt, dass die für den Verkehr mit letzterer Station bisher gültig gewesenen Loco- und Transittaxen, sofern sie sich billiger erweisen als diejenigen für Antwerpen (Entrepôt u. Bassins) loco und transit, nach wie vor in Kraft bleiben. Elberfeld, den 30. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1676)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. k. Mts. tritt zum Tarife für den internen Güterverkehr der Badischen Bahnen der 3. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits publicirten Tarifveränderungen eine Ergänzung des Tarifs für die Beförderung von Gütern auf Verbindungsbahnen etc., ferner theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Strecken Sauldorf bis Mengen bezw. Sigmaringen und endlich Einbeziehung der Stationen Bruchsal, Durlach, Eberbach und Karlsruhe in den Ausnahmetarif No. 5 (für Eisen etc.). Der Nachtrag ist durch Vermittelung unserer Stationen unentgeltlich zu beziehen. Karlsruhe, den 30. August 1882. Generaldirection. (1677)

Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr. Heft II. Mit Giltigkeit vom 10. September 1882 wird die Station Laupheim der Württembergischen Staatseisenbahnen in das Heft II für den obengenannten Verkehr aufgenommen.

Der in der Schnitttariftabelle I Abtheilung B auf Seite 7 des mit 10. August 1882 eingeführten Tarifheftes II der Station Ludwigsburg einzustellende Theilfrachtsatz für Laupheim beträgt 1,40 ℳ pro 100 kg.

Die in der Schnitttariftabelle I Abtheilung A Seite 6 enthaltenen Theilfrachtsätze von den Galizischen Stationen gelten auch für den Verkehr nach Station Laupheim. Wien, 29. August 1882. Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1678)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direction der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn-Gesellschaft ist am 5. v. Mts. die 43 km von Kiel und 36 km von Flensburg zwischen den Stationen Rieseby und Süderbrarup belegene Station Lindauniss für den gesammten Verkehr eröffnet worden.

Berlin, den 1. September 1882.
Die geschäftsführende Direction.

Königliche Eisenbahn-Direction Magdeburg. Am 1. September d. J. wird die an der Linie Magdeburg-Leipzig zwischen den Stationen Halle und Gröbers gelegene Haltestelle Dieskau, sowie die an der Linie Berlin-Magdeburg zwischen den Stationen Wusterwitz und Genthin bei der Wärterbude No. 114 errichtete Haltestelle für den Personenverkehr in beschränktem Umfange eröffnet. Magdeburg, den 29. August 1882.

3. Verkehrs-Störungen.

K. K. Staatsbahn Tarnów-Leluchow. In Folge Dammdurchbruches beim Kilometer 1,4 durch Hochwasser war der Verkehr auf der K. K. Staatsbahn Tarnów-Leluchow vom 20. bis 27. August unterbrochen. Wien, am 29. August 1882. Erste Ungar.-Galizische Eisenbahn, als betriebführende Verwaltung.

4. Personenverkehr.

Vom 15. October d. Js. an treten im Localverkehre mit den Stationen und Haltestellen der Linie Werdau-Weida neue, zum Theil erhöhte Billetpreise und Gepäcktaxen in Kraft. Vom gleichen Tage ab werden auch die jetzt zwischen den Stationen etc. der Linie Werdau-Weida als Kinder- resp. Zuschlagbillets an Stelle von Tourbillets zum halben Preise der III. Classe zur Ausgabe kommenden Tourbillets IV. Classe eingezogen. Nähere Auskunft ertheilt unser Controlbureau hier, Carolastrasse No. 1. Dresden, am 3. September 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats-Eisenbahnen. von Tschirschky. (339)

5. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von Elf Stück Normal-Tender-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen und den dazu erforderlichen Reservestücken, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Bureau hierselbst offen und können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 3 ℳ von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Freitag, den 15. September 1882, Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven" frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Bureau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 26. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (336)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Es soll die Lieferung von:
a) 26 000 Stück eichenen } Bahnschwellen,
b) 43 000 „ kiefernen }
c) 5 800 lfde. Meter eichenen Weichenschwellen,
d) 500 Stück Telegraphen-Stangen
in öffentlicher Submission vergeben werden.

Preis-Offerten sind versiegelt, frankirt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu dem auf Donnerstag, den 21. September cr., Vormittags 11 Uhr in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Zimmer No. 43 anberaumten Termine einzureichen.

Die Bedingungen können in unserer Registratur, Zimmer No. 35 eingesehen, auch gegen Erlegung von 50 ₰ daselbst in Empfang genommen werden. Breslau, den 29. August 1882. Directorium. (341)

Lieferung von Telegraphenstangen. Die Lieferung von 4 449 Stück kiefernen Telegraphenstangen soll verdungen werden. Angebotsformulare mit Lieferungsbedingungen werden im Hauptbureau der Königlichen Generaldirection ausgegeben. Die Angebote, an welche die Anbieter bis zum 15. October d. Js. gebunden bleiben, sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift: „Stangenlieferungs-Angebot" versehen, bis 30. September d. J., Vormittags 10 Uhr anher einzusenden. Unberücksichtigte Angebote bleiben unbeantwortet. Die Auswahl unter den Anbietern wird vorbehalten. Dresden, am 28. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats-Eisenbahnen. von Tschirschky. (340)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 69. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. September 1882.

Die Kukujew'sche Eisenbahnkatastrophe.

Petersburg, den 17./29. August 1882.

Sechs Wochen sind es jetzt her, dass ganz Russland in die allergrösste Aufregung versetzt wurde, durch die schaudererregende Kunde, von dem auf der Moskau-Kursker Bahn verunglückten Postzuge. Der Telegraph und die Zeitungen überhaupt hatten die abenteuerlichsten Nachrichten (dass über 250 bis 300 Passagiere umgekommen) verbreitet und hielten eine Menge Menschen befangen in Angst und Bangen, welche ihre Angehörigen auf Reisen wussten und sie auf der Unglücksstelle umgekommen wähnten. Die jetzt beendete, von Seiten des Communicationsministeriums angestellte Untersuchung an der Unglücksstelle*) hat man das Uebertriebene dieser Zahlen dargelegt und die Gemüther haben sich ein wenig beruhigt! Die Presse verlangt freilich noch energisch exemplarische Bestrafung der Schuldigen. Die Gerichtsverhandlungen sind im Gange und werden uns wohl bald zeigen, ob überhaupt einzelne Menschen und wer besonders die Schuld an diesem freilich in seiner Ausdehnung recht bedeutenden Unglücksfall trägt. Die Russische Presse hat übrigens dem Gericht schon vorgegriffen und dem Publikum die Ueberzeugung beizubringen gesucht, dass die Ingenieure und die Verwaltungsräthe, welche sich beim Bau wie Betrieb der Bahn die Taschen gefüllt haben, einzig und allein an diesem und allen übrigen Eisenbahnunfällen Schuld sind und dass man sie alle mit einander womöglich von Gottes Erdboden vertilgen müsste! Solche kopflosen Urtheile können eben nur in dem Hirne Russischer Publicisten ausgebrütet werden! Der Referent der Vereins-Zeitung hat sich seit Jahren sicherlich nicht als Vertheidiger der Russischen Ingenieure gerirt, hat im Gegentheil stets gegen diese und besonders gegen die Verwaltungsräthe scharfe Kritik geübt und schonungslos aufgedeckt. Andererseits kann er aber unmöglich sich diesen absoluten Hetzereien Russischer Zeitungsschreiber gegen Alle, welche dem Ressort der Wegecommunication angehören und gegen Alle, welche nur mit demselben in näherer Berührung stehen, anschliessen. Möge man die Schuldigen strafen — aber nicht summarisch einen wichtig integrirenden Theil der gebildeten Bevölkerung Russlands, vor dem Volke brandmarken und einen Hass im Volke wachrufen, welcher sogar bereits zu Thätlichkeiten gegen die Wegebauingenieure geführt hat! — Ich gebe Ihnen hier nachstehend im Auszug den Sachverhalt der Katastrophe, wie er seitens des Wegebauministeriums dargestellt worden ist:

Die Moskau-Kursker Eisenbahn durchschneidet auf der 296. Werst von Moskau eine trockene Schlucht mit einem Damme von 10,74 Faden = 75 Fuss engl. Höhe. Unter diesem Damme lagen die, aus gusseisernen Röhren bestehenden — wie in Russland unter den meisten Bahnen üblichen Abflachdohlen, in einer Länge von 44 Faden oder 308 Fuss englisch. Der Durchmesser der Rohre war auch der übliche, nämlich 0,50 Faden oder $3^1/_2$ Fuss englisch.

In der Nacht vom 29. Juni/11. Juli auf den 30. Juni/12. Juli sollten hier an dieser Stelle folgende 3 Züge passiren: ein Waarenzug No. 56 aus Kursk, der Passagierzug No. 4 von ebenda und der Passagierzug No. 3 aus Moskau. Die ganze Nacht kam ein heftiger Regen vom Himmel, welcher gegen 11 Uhr zu einem aussergewöhnlich starken Gewitter- und Platzregen wurde. An verschiedenen Stellen wurde der Bahnkörper beschädigt durch Unterwaschungen und an vielen Wasserdurchlässen bildeten sich Stauungen. Beschädigungen wurden bemerkt auf der 290., 291. und 302. Werst. Wasserstau speciell an der 296. und 298. Werst, wobei an der letztern Stelle der Durchlass durch Heu verstopft war, welches das Wasser mit sich geschleppt hatte. Der betreffende Bahnmeister reparirte den Wasserabfluss auf der 298. Werst, wo das Wasser sich so gestaut hatte, dass es über die Bahnkrone zu gehen drohte. Die telegraphische Verbindung zwischen den Stationen Tschern und Bastijewo war ganz unterbrochen; auf andern Stationen in der Nähe wirkte sie schlecht in Folge des Gewitters.

Der Waarenzug No. 56 passirte glücklich und ohne Hinderniss, nur erklärte der Maschinist in Tschern, dass er auf der 290. und 291. Werst Unregelmässigkeiten d. h. Stösse auf der Bahn bemerkt habe. Der Bahnmeister wurde sofort dahin abgesandt und zur Reparatur schreitend stellte er Halt-Signale aus.

Passagierzug No. 4, wegen des Gewitters ohne telegraphische Meldung, über „freie Bahn“ fahrend, hatte den Oberconducteur auf der Maschine, kam ungehindert bis zum 291. Werst und hielt hier 35 Minuten, bis die Stellen reparirt waren. Drauf begleitete auch der Bahnmeister den Zug nach Tschern unter vorsichtiger langsamer Fahrt. In Tschern wartete Zug No. 3 auf Kreuzung mit No. 4. Nach Bericht des Bahnmeisters über die Reparatur der 290. und 291. Werst, liess der Stationschef von Tschern, welcher über irgend welche andere Beschädigung des Bahnkörpers auf der 296. Werst gar keine Nachricht hatte, den Zug No. 3, übrigens auch ohne telegraphische Meldung über „freie Bahn“, ab, sandte aber den Bahnmeister auf der Locomotive mit und schrieb dem Maschinisten vor, auf der 290. und 291. Werst vorsichtig zu fahren.

Der Zug No. 3 bestand aus der Locomotive und 14 Waggons, in folgender Reihenfolge: Bagagewagen, vier Wagen III. Cl., zwei II. Cl., ein gemischter I. und II., ein Wagen I. Cl., vier III. Cl. und dem Postwagen. Nachdem derselbe die 290. und 291. Werst glücklich passirt hatte, setzte er seinen Weg mit gewöhnlicher Geschwindigkeit fort. Auf der 296. Werst ist Gefälle von 0,008. Hier bemerkte das Maschinenpersonal um 3 Uhr 45 Min. Morgens plötzlich einige Faden vor sich eine Strecke von ungefähr 2 Schienenlängen unterwaschen und das Geleise in der Luft schwebend. Kaum konnte der Maschinist nach der Signalpfeife greifen, als sie auch schon hinüber waren, aber dann sprang die Locomotive und Tender aus den Schienen und fielen beide seitwärts rechts um, auf den von der zweiten Spur freien Bahndamm; hinter dem Tender riss der Zugshaken. Das Maschinenpersonal hörte 5—6 Secunden lang das Krachen der zusammenbrechenden Waggons; sofort sprangen sie zurück und sahen Folgendes: Das Geleise

*) Da ich nach Ihrem Wunsch Ihnen einen authentischen Bericht über den schweren Eisenbahnunfall geben sollte, statt der anfänglich ungenauen Zeitungsdaten, musste ich die Beendigung der Untersuchung abwarten.

zerrissen und hinabhängend in den Durchbruch des Dammes, an der entgegengesetzten Seite stand der Wagen I. Cl. mit seinen Hinterrädern noch auf dem Geleise; näherher waren die Schienen durch Wagentrümmer bedeckt; 2 oder 3 Faden vom Tender stand er auf dem Durchbruchtheile schwebend, theils auf den anderen Trümmern der Waggon mixte, stark beschädigt und fast ohne Obertheil; hinter dem Wagen I. Cl. endlich 4 Wagen III. Cl. und der Postwagen unbeschädigt auf den Schienen. Hinabgestürzt waren: der Bagagewagen, vier Wagen III. Cl. und zwei II. Cl.; 10 Faden tiefer lag der Bagagewagen umgestülpt; die andern hingen in verschiedenen Höhen zerbrochen, zerrissen, ohne Dächer; Trümmer bezeichneten den Weg vom gemischten Wagen herab zum Bagagewagen.

Die unverletzten Passagiere wie das Zugpersonal versuchten, die Verunglückten zu retten; ein Arbeiter holte 5 Verwundete heraus. Eingeklemmt zwischen den Waggonstrümmern, lebend, doch schwer verwundet, blieben drei oder vier Menschen. Da fand, ungefähr 20—25 Minuten nach der Entgleisung, eine zweite Senkung des Bodens unter der Locomotive statt fast auf einem Faden; dadurch entstand ein neuer Absturz an dem entgegengesetzten Rande des Durchbruchs und begrub mit seiner Erde die drei bis vier noch Lebenden und alle vorher schon herabgestürztzn Wagen! Die Böschungen stürzten dann, unter dem fortwährenden Regen, noch bis Mittag des anderen Tages nach; der mixte Wagen glitt um 9 Uhr Morgens die Böschung herunter.

Was die Feststellung der Anzahl der auf dem verunglückten Zuge befindlichen Personen anbelangt, hat das Ministerium nach den verkauften Billeten und der Zugbedienung die Zahl von 191 Menschen herausgerechnet, als grösstmöglichste Anzahl. Von diesen sind: leicht verwundet 45, schwer verwundet 5, getödtet 42. Die Uebrigen sind unbeschädigt geblieben.

Im Moment der Zugentgleisung kam der locale Bahnmeister in der Richtung von Bastyjewo nach Reparatur der 298. Werst her gegangen und eilte nach dem Einsturz gleich zurück, um nach Mzensk, der nächsten grösseren Station, Nachricht zu geben. Der Distancechef, welcher die Nachricht um 4 Uhr 50 Minuten Morgens empfing, gab sofort nach Orel Nachricht und kam mit Arzt und Arbeitern in einem Zuge um 6 Uhr 10 Minuten zur Unglücksstelle. Die Verwundeten wurden in Decken gehüllt und waren um ½9 bereits in Mzensk zur Stelle, wo es wieder Aerzte gab. Nach 20 Minuten kamen aus Orel Arzt, Feldscher, Arbeiter und Schlosser, welch letztere zur Unglücksstelle weiter fuhren; die Verwundeten aber wurden nach der ersten ärztlichen Hilfe weiter nach Orel befördert.

Wegen Störung der telegraphischen Verbindung kam das Telegramm des Distancechef erst um 10½ Uhr in der Moskauer Verwaltung an. Der Bahndirector ordnete sofort einen Hilfszug an und um 12 fuhren bereits Oberarzt, Oberingenieur und Gehilfe des Inspectors nach dem Schauplatz der Katastrophe ab. In Tula nahmen sie noch 3 Aerzte und 5 Feldscher und kamen um 8 Uhr Abends an Ort und Stelle an. Am Morgen des nächsten Tages kamen noch der Bahninspector und 3 Chirurgen aus Moskau.

Zum Ausgraben der Leichen wurden sofort alle möglichen Massregeln getroffen. Die Zahl der Arbeiter stieg am 1. Juli auf 350 Menschen, am 2. auf 500, am 3. auf 800, am 7. auf 1 500, am 9. war sie wieder 850 Menschen. Ausserdem arbeiteten ungefähr 90 Schlosser auf der Stelle.

Ungeachtet der Forderungen der Gerichtsbehörden und der Bitten der Angehörigen der Verunglückten, direct zum Ausgraben der Leichen zu schreiten, konnte man dies nicht wegen der Steilheit der Böschungen des Durchbruches, von denen Locomotive und Tender jeden Augenblick herabzugleiten drohten. Diese musste man daher erst fortschaffen. Ausserdem wurde der schleunige Erfolg des Aufgrabens dadurch gehindert, dass man viele Holz- und Eisentheile der Waggons durchsägen und durchfeilen musste, um die zwischen ihnen eingeklemmten Leichen nicht zu zerstückeln. Die Aufgrabungen fanden ohne Unterlass Tag und Nacht statt.

Die vom Wegebau-Ministerium abcommandirten Herren fanden die Arbeiten in folgendem Zustande:

Für den Passagierverkehr der passirenden Passagierzüge waren Laufbrücken mit Geländer hergestellt.

Auf dem freien Theil des Bahnkörpers (für das zweite Geleise) war ein Reservestrang gelegt und auf demselben standen Waggons zum Wohnen für die Soldaten.

Für die Arbeiter waren Zelte aufgeschlagen.

Das Aufgraben geschah galerieweise von Oben nach Unten; die Erde wurde seitwärts abgeführt.

Am 4. Juli wurde der in 2 Theile zerlegte Tender auf die Schienen heraufgezogen; am 5. endlich war auch die Locomotive so weit geschoben, dass man an die Ausgrabung der Leichen schreiten konnte.

Nach Besichtigung durch den Oberinspector Geh. R. Ing. Kleretzki wurde festgestellt, dass alle Wasserdurchlässe während des Platzregens vom 29. Juni auf der ganzen Strecke bis Orel sehr angestrengt gearbeitet hatten, dass bei einzelnen Rohren der Stau die enorme Höhe von 5 Faden erreicht hatte, dass viele Abflussbetten unterspült waren, ein Theil des Querschnitts der Rüsen durch Anschoppungen verschiedener Art verstopft war, dass aber die Rohre selbst ausgehalten hatten. Natürlich wurden sofort alle nöthigen Massregeln zur Reinigung und Reparatur getroffen.

Die Moskau-Kursker Bahn ist unmittelbar unter Leitung des Ministeriums der Communicationen selbst gebaut. Chef der Arbeiten war Generalmajor Shemitschow. Eröffnet wurde die Bahn sectionsweise in den Jahren 1866, 1867 und 1868. Im Jahre 1871 wurde sie einer privaten, anonymen Actiengesellschaft übergeben. Im Laufe der 15 Jahre ihres Bestehens wurden viele Wasserdurchlässe umgebaut und ihnen grössere Dimensionen gegeben; mehrere gusseiserne Rüsen wurden durch steinerne ersetzt; an vielen Stellen wurden ganz neue Durchlässe in den Damm gelegt u. s. w. Unter diesen Arbeiten wurde auch der Damm auf der 296. Werst im Jahre 1878 drainirt und dann 1879 wurde das Rohr im Damm eingelegt, wobei 31 neue Glieder mit Reborden eingesetzt wurden. Verbreitert wurde der Diameter des Rohrs (0,50 Faden) nicht, weil der Querschnitt sich bei den höchsten Frühjahrswassern stets genügend bewiesen hatte. Seit der Zeit des Umbaues im Jahre 1879 hat weder der Damm auf der 296. Werst, noch das Rohr durch irgend Etwas besondere Aufmerksamkeit der Verwaltung erregt.

Zur technischen Darstellung der Gründe des Einsturzes übergehend, muss zuerst erwähnt werden, dass in der ganzen Gegend seit dem 12. Juni starke Regengüsse gefallen waren und wohl den Boden so durchtränkt hatten, dass er keine Feuchtigkeit mehr aufzunehmen im Stande war, sondern aller neu niederfallende Regen durch das Rohr abfliessen musste.

So konnte die colossale, am 29. Juni herabkommende Regenmenge leicht am Bahneingange schon durch sich selbst eine gewisse Stauung bilden. Achten wir aber nun noch darauf, dass an den Abhängen der oberen Schlucht eine grosse Menge gemähten Heu's lagerte, welches später fortgeschwemmt war und beim Aufgraben theilweise im Damm gefunden wurde, so lässt sich mit ziemlicher Bestimmtheit sagen, dass das Rohr durch das angeschwemmte Heu theilweise verstopft worden war, wodurch das Wasser am Abfluss im vollen Querschnitt verhindert wurde und die Stauung die enorme Höhe von 28 Fuss erreichte. Unter diesem Drucke strömte das Wasser mit 30 Fuss Geschwindigkeit in der Secunde ab und unterspülte natürlich bei dieser colossalen Bewegung das Fluthbett am Ausgang des Rohres, wonach ein Glied nach dem andern unterspült und weggerissen worden ist; unterhalb fand man 22 Rohrglieder. Das frei unter dem Dammkörper strömende Wasser riss nun natürlich den Boden mit sich und rief den innern Einsturz hervor. Ausserdem ist das Wasser auch neben dem Rohre durch den Damm gegangen, längs dem Stollen, welcher seit der Reparatur von 1879 drin stak. Es konnte die Filtration des Dammes stattfinden und sogar innere Einstürze, ohne dass das äussere Gleichgewicht des Dammes noch gestört und die innere Zerstörung von aussen bemerkbar wurde; beim Uebergang des Zuges No. 4 über diese Stelle gab aber der Damm, d. h. die obere Hülle, schon nach und beim Uebergang des Zuges No. 3 musste der Einsturz erfolgen.

Elektricitäts-Ausstellung und elektro-technische Versuche im Königl. Glaspalaste zu München.

Am 16. September wird in München, nachdem Paris und London den Reigen eröffneten, unter dem Protectorate Sr. Maj. des Königs von Bayern, die dritte internationale und Deutschlands erste Elektricitäts-Ausstellung eröffnet werden. Das hohe Interesse, welches das zeitgemässe Unternehmen sowohl für Fachkreise (insbesondere auch für Eisenbahnbeamte, als auch für das grössere Publikum hat, wird es rechtfertigen, nachstehend einen kurzen Ueberblick über die Entstehungs- und Entwickelungsgeschichte desselben, sowie über das, was geboten werden soll, zu geben.

Der erste Anstoss zur Inscenirung des Unternehmens ging von den Vorträgen aus, welche von Professor Dr. von Beetz im Polytechnischen Vereine und Ingenieur Oskar von Miller im Architecten- und Ingenieurvereine zu München über den glänzenden und grossartigen Verlauf der Pariser Ausstellung gehalten wurden. Sie machten zunächst innerhalb der genannten Vereine den Wunsch rege, das Studium der zahlreichen neuen Erfindungen auf dem Gebiete der Elektricität, deren rapide Vervollkommnung, Entwickelung und Ausbeutung es selbst dem Fachmanne schwer fallen liess, sich vollständig auf dem Laufenden zu erhalten, durch grössere practische Versuche auch in Deutschland direct zu ermöglichen. Auf Veranlassung des Ingenieurs von Miller und des Maschinenfabrikanten Landes, unterstützt durch Ministerialreferenten Landmann, traten deshalb Mitglieder des Politechnischen sowie des Architecten- und Ingenieurvereins zusammen und beauftragten nach eingehenden Berathungen Erstgenannten, sowie den Architecten Ritter von Schmädel mit der Ausarbeitung eines Programmes nebst Kostenvoranschlag, auf Grund deren eine Reihe hervorragender Männer Münchens sich in opferwilligster Weise bereit erklärten,

ihren Einfluss aufzubieten, die Durchführung einer Elektricitäts-Ausstellung im Königlichen Glaspalaste daselbst zu ermöglichen. Innerhalb kürzester Frist waren von einer Anzahl patriotisch gesinnter Bürger, hervorragenden Firmen und Etablissements, von städtischen und staatlichen Behörden die nöthigen Garantiefonds gezeichnet, so dass an die Ausführung des Planes geschritten werden konnte. Man constituirte das Comité, welches einstimmig Professor Dr. von Beetz als ersten Präsidenten mit der Oberleitung des Unternehmens betraute, den Fabrikanten Friedr. Hänle zu seinem zweiten Präsidenten und den Ingenieur von Miller, sowie Architecten Ritter von Schmädel zu seinen Schriftführern erwählte, die im Vereine mit den Vorsitzenden der Abtheilungsausschüsse den Vorstand des gesammten Unternehmens bilden.

Der principielle Schwerpunkt des Zweckes der internationalen Elektricitäts-Ausstellung zu München, die sich ihren Vorgängerinnen in Paris und London würdig an die Seite stellen dürfte, wurde von den Veranstaltern des Unternehmens vor Allem darauf gelegt, durch dasselbe ein möglichst klares und wahrheitsgetreues Bild von dem wirklichen Werthe der verschiedenen Maschinen und Apparate zu liefern, und durch Vornahme von wissenschaftlichen Messungen und Prüfungen für die Praxis unparteiische Daten von möglichster Sicherheit zu erhalten.

In zweiter Linie wollte man bezwecken, die Verwerthung der Elektricität im öffentlichen und Privatleben nach ihren verschiedenen Richtungen hin, durch zweckmässige im Grossen dargestellte und auf längere Dauer bethätigte Beispiele, dem Deutschen Publikum in klar verständlicher Weise vor Augen zu führen, so dass demselben Gelegenheit geboten ist, sich auf das Eingehendste über die Vortheile der neuen Errungenschaften zu instruiren. Unentgeltlich zu besuchende Vorträge hervorragender Gelehrter und Aussteller, ähnlich denen, welche Dr. Edelmann kürzlich vorbereitend im Königlichen Politechnikum zu München gehalten, eine reichhaltige, der freien Benutzung zur Verfügung stehende Bibliothek, in welcher wissenschaftliche und technische Werke und eine reiche Auswahl von Fachzeitschriften aufliegen, ein eigens für die Ausstellung von Professor Dr. Carl verfasster populär gehaltener Führer, ein ausführlicher von Deinhart zusammengestellter Catalog, sowie eine Anzahl jüngerer Physiker, welche im Ausstellungspalaste den Besuchern mit den nöthigen Erläuterungen an die Hand gehen, werden dem Publikum das Studium des Gebotenen in thunlichster Weise erleichtern.

München bietet für die Inscenirung einer solchergestalt organisirten Vorführung der verschiedenen Verwendungen der Elektrotechnik als Stadt der Wissenschaft, als Metropole der Kunst und des Kunstgewerbes ganz besondere Vortheile, die auf das Weitgehendste bei dieser Ausstellung zur Ausnutzung gelangen. Ein gedrungenes Bild des zu Erwartenden wird dies am Deutlichsten erkennen lassen. Die Versuche bleiben nicht allein auf den Glaspalast beschränkt. Schon die nächste Umgebung wird Zeugniss von denselben ablegen. So wird die Briennerstrasse von der Ludwigsstrasse beginnend bis zu den Propyläen mit mächtigen Bogenlichtern von Brush und Schuckert beleuchtet, wozu die Wasserkräfte des Maffei'schen Etablissements in der 5 km entfernten Hirschau benutzt werden, während die Edison-Compagnie die Gaslichter der Arcisstrasse durch ihre elektrischen Glühlichter ersetzen wird, welche durch eine Dampfmaschine des Polytechnikums gespeist werden. Probezüge mit elektrischer Locomotiv-Beleuchtung versehen, werden vom Centralbahnhofe aus Versuchsfahrten unternehmen; ein Beleuchtungswagen von Schuckert mit Leuchtthurm, auf welchem die elektrische Lampe und die zum Betriebe derselben nöthige Dampfmaschine gemeinsam installirt sind, wodurch ein leicht transportables elektrisches Licht für Kriegszwecke, Bauplätze etc. erhalten wird, wird periodisch verschiedene Plätze und Strassen erhellen und eine Riesenreflector-Lampe mit 10 000 Kerzenstärken vom Dache des Glaspalastes aus die Thürme der Stadt beleuchten. Der Ausstellungspalast selbst durch Bogen- und Glühlicht-Lampen von Edison, Brush, Schuckert, Riedinger (Siemens), Schwerd, Fein, Schulze, Crompton, Einstein, Jablochkoff, Solignac u. s. w., in glänzendster Tageshelle erstrahlend, wird einen bezaubernden Anblick gewähren. Ein feenhaft beleuchteter Garten, angelegt vom Inspector der königlichen botanischen Gärten, M. Kolb, mit in mannigfaltigem Lichte schimmernder Fontaine, empfängt uns beim Eintritte. Ein zierlicher Arkadenbau schliesst denselben vom südlichen Theile des Mitteltractes ab, an den sich links und rechts Prunkgemächer anschliessen, denen gleiche Räume an der nördlichen Abgrenzung des Gartens gegenüber liegen. Sie dienen dazu, die verschiedenen Arten von Glühlichtern, wie jene von Edison, Siemens, Müller, Greiner und Friedrichs, Swan und Maxim in ihrer Verwendung für die Beleuchtung von Innenräumen vorzuführen. Dieselben werden Salons, Schauläden, Arbeitszimmer, Wohnzimmer u. s. w. in künstlerischer Ausstattung darstellen. Vier derselben arrangirt der Bayerische Kunstgewerbe-Verein, der auf das Ansuchen des Komités zu diesem Zwecke in entgegenkommendster Weise seine sämmtlichen, für die im Herbste stattfindende Verloosung angekauften kunstgewerblichen Gegenstände, unter denen sich Meisterwerke der Kleinkunst befinden, zur Verfügung gestellt hat. Einen weiteren Raum hat Dr. Hirth, der verdienstvolle Herausgeber des „Formenschatzes“ und des Werkes „Das Deutsche Zimmer der Renaissance“, einen weiteren Telegraphenfabrikant Schönemann in Verbindung mit der Möbelfabrik von Philipp Dümler etc. zur Durchführung übernommen. Wenden wir uns von hier dem westlichen Tracte des Glaspalastes zu, so stehen wir einem alten Gemäuer gegenüber, dessen Inneres eine Kapelle birgt, die den Zweck hat, zu zeigen, wie eine Kirche in ernster, würdiger und zweckentsprechender Weise mit elektrischem Lichte beleuchtet werden kann, wodurch bei Abendgottesdiensten der feuergefährliche Gebrauch offen brennender Wachslichter von Seiten des andächtigen Publikums ganz vermeidbar und ausserdem jede Beschädigung von Bildwerken u. s. w. durch Qualm und Rauch ausgeschlossen ist. Ein Säulengang führt uns von hier aus in die Gemäldegallerie, deren elektrische Oberlicht-Beleuchtusg mit Siemens'schen Bogenlichtern ihre Wirkung auf Kunstwerke erkennen lassen und ein Urtheil über die wichtige Frage ermöglichen wird, ob die Benützung derartiger Sammlungen zum Behufe des Studiums in den Abendstunden durchführbar ist. Meister Gedon, der Arrangeur des vielbewunderten Deutschen Kunstsalons auf der letzten Weltausstellung in Paris, hat die architectonische und decorative Ausstattung dieser interessanten Räumlichkeiten übernommen. Die hervorragendsten Künstler Münchens werden die Gemälde-Gallerie mit ihren Werken schmücken. Von hier aus gelangt man in einen Zeichensaal, in welchem verschiedene Methoden der Beleuchtung zum Zwecke des Unterrichtes sowohl, wie für Etablissements, in welchen Zeichner, Litographen, Holzschneider, Retoucheure etc. zu arbeiten haben, zur Anschauung gebracht sind. In demselben sollen zugleich die Entwürfe zur Ausstellung gelangen, die in Folge des Concurrenzausschreibens des Bayerischen Kunstgewerbevereins für elektrische Beleuchtungsgegenstände einlaufen werden. Haben wir diesen Saal durchschritten, so befinden wir uns in der Abtheilung, welche die Anwendung der Elektrizität im Verkehrs- und Militärwesen zur Vorführung bringt. Telegraphische Einrichtungen, elektrische Bahnschranken, Semaphore mit Weichencontact, vollständig eingerichtete Stationshäuser mit Läutwerken, elektrische Locomotivlampen, der Schuckert'sche schon erwähnte Beleuchtungswagen, eine Collectivausstellung der Oesterreichischen Staatseisenbahnen, sowie der Eisenbahncompagnie Chemin de Fer du Nord, deren Ausstellung bereits in Paris das höchste Interesse wachgerufen hat, ferner noch Apparate für militärische Zwecke u. s. w. bilden hier die Ausstellungsobjecte. Nun betreten wir das Gebiet der Wunder des Telephons. Verschiedene von einander getrennte Räume enthalten die Apparate, durch welche die Opern des Kgl. Hoftheaters, die Operetten des Theaters am Gärtnerplatze und die Concerte des Kil'schen Colosseums dem Besucher durch Drahtleitungen übermittelt werden. Ein kleines Gemach enthält das Telephon, welches mit der an hundert Kilometer langen Telegraphenlinie München—Murnau—Oberammergau verbunden ist, so dass man von hier aus mit den an diesen Stationen eigens aufgestellten Personen sprechen und von denselben aufgeführte Musikstücke vernehmen kann. Hervorragendes Interesse werden die lautsprechenden Riesentelephone erwecken, welche zum ersten Male auf einer Ausstellung fungiren. Durch sie ist es möglich, ein Concertstück, welches im Englischen Café executirt wird, so zu übertragen, dass dasselbe in dem betreffenden Raume des Glaspalastes von allen daselbst anwesenden Personen deutlich zu vernehmen ist. Die Leitung der Installirungsarbeiten für die gesammten telephonischen Versuche wurden von dem Kgl. Inspector Behringer und Ingenieur Baumann übernommen. Gegenüber wird in einer eigenen Abtheilung Edison seine sämmtlichen Erfindungen und Anlagen theils durch die Objecte selbst, theils durch Pläne zur Anschauung bringen. So z. B. seine Beleuchtungspläne für New-York, seine electrische Canalisation, seine phonographischen Apparate u. s. w. Die in der Nähe sich anschliessende historische Abtheilung bietet Gelegenheit, sich die zahlreichen bedeutenden Erfindungen in Erinnerung zu rufen, welche schon vor vielen Jahren berühmte Männer Bayerns wie Ohm, Steinheil, Sömmering u. s. w. auf dem Gebiete der Elektrizität gemacht haben, während man in der Abtheilung für Lehrmittel und wissenschaftliche Apparate an der Hand des Führers von Professor Dr. Carl die Grundprincipien und Anwendungen der Elektrizität studiren kann. Ueber die Anwendung der Elektrizität auf dem Gebiete der Medicin wird der Arzt wie der Laie reichliche Belehrung in der medicinisch-elektrischen Gruppe finden, wo neben Apparaten aller Art eine complete elektrische Badeanstalt aufgestellt sein wird. Galvanische Bäder und elektrische Maschinen für Galvanoplastik schliessen sich hier an, wobei zugleich dem Besucher vollständig eingerichtete galvanoplastische Anstalten vorgeführt werden, in denen er den ganzen Fabrikationsprocess vom Beginne bis zur Vollendung der zu erzeugenden Gegenstände verfolgen kann. Mächtige Kabel und Drähte der verschiedensten Sorten machen uns mit den hauptsächlichsten Elektrizitätsleitern bekannt und eine Collection nicht im Betriebe befindlicher elektrischer Maschinen und Lampen ermöglicht uns jene Informatio-

nen über dieselben, welche bei den in Action befindlichen Apparaten und Maschinen nicht geboten werden können. Wer sich dann eine Erinnerung an die Ausstellung mitzunehmen wünscht, betritt die photographischen Ateliers, wo er sich bei elektrischem Lichte aufnehmen lassen oder verschiedene Gruppen und Gegenstände, welche in gleicher Weise aufgenommen und vervielfältigt wurden, kaufen und zugleich den Process ihrer Herstellung verfolgen kann.

Damit ist der westliche Trakt des Glaspalastes besichtigt und der Besucher wird sich dann gern in den der Erquickung und Erholung gewidmeten Restaurationsräumlichkeiten nach einem gemüthlichen Plätzchen, an denen es keinen Mangel hat, umsehen. Hier wird er bei vorzüglicher, der rühmlichst bekannten Firma Eberspacher übertragenen Verpflegung im Restaurationsgarten die durch Riedinger in Augsburg hergestellte elektrische Illumination desselben, in der Hauptrestauration die prächtige Beleuchtung mit Edison'schen Glühlichtern bewundern können oder sich in einer der beiden von dem Architekten Gabriel Seidl eingerichteten, originellen und gemüthlichen Kneipstuben, die auch den Tag über verschiedenartig theils durch reflectirtes Bogenlicht, welches durch Glasgemälde fällt, theils durch mannigfaltige Glühlichtcombinationen beleuchtet sein werden, gütlich thun. — Wir gehen hierauf wieder an unsere Wanderung und betreten den östlichen Flügel, an dessen südlicher Front das Heer der Dampfmaschinen Aufstellung gefunden hat, welche nebst einer Anzahl Gasmotoren die mannigfaltigen Maschinen, die der Beleuchtung des Glaspalastes die elektrischen Ströme zu liefern haben, in Bewegung setzen.

Die nöthigen Kräfte zu den Demonstrationen der für die Technik so wichtigen elektrischen Kraftübertragungen werden dagegen von weiteren Entfernungen hergeleitet und zwar theils vom Polytechnikum in München, theils von der 5 km entfernten Hirschau, ja sogar mittelst eines einfachen Telgraphendrahtes bis von dem 60 km entfernten Miesbach, ein Versuch von weittragendster Bedeutung, der ebenfalls zum ersten Male auf einer Ausstellung gemacht wird und den Beweis liefern soll, dass man die Kohlen der Oberbayerischen Bergwerke, statt sie nach München zu führen, auch an Ort und Stelle verbrennen und die erzeugte Kraft mittelst Elektricität dorthin leiten kann. — Wir sehen in diesen Abtheilungen mechanische Werkstätten, landwirthschaftliche Maschinen, Pumpen, Ventilatoren, Nähmaschinen u. s. w., alle durch elektrische Kraftübertragungen betrieben.

Am Ende der langen Maschinenreihe finden wir dann die sogenannten Accumulatoren oder Secundärbatterien, welche zur Aufspeicherung der Elektricität, ähnlich wie Wasserreservoirs bei grossen Wasserleitungen benutzt werden.

Inzwischen ist es Zeit geworden, sich einen Platz für das im Palaste nach den Angaben des Ober-Maschinenmeisters K. Lautenschläger mit bereitwilligster Unterstützung der Intendanz des K. Hoftheaters errichtete Theater zu sichern, wo eben durch telephonische Uebertragung eine musikalische Introduction vom Englischen Caféhause aus für die nunmehr beginnenden Aufführungen intonirt wird. Wir betreten den durch ein mächtiges Oberlicht von Schuckert und durch eine reiche Balconbeleuchtung Edisons erhellten Zuschauerraum und verfolgen die vom Königlichen Hoftheater-Balletmeister Fenzl arrangirten lebenden Bilder, welche den Zweck haben, zu zeigen, dass es möglich ist, die feuergefährliche Gasbeleuchtung unserer Theater durch das vollständig ungefährliche elektrische Glühlicht zu ersetzen, ohne dass es nothwendig wird, an den bisher bestehenden übrigen Einrichtungen der Theater irgendwelche Veränderungen vorzunehmen, da sich durch dasselbe die gleichen Lichteffecte wie mit Gas erzielen lassen. Von grösster Wichtigkeit ist in diesem Falle die Erprobung der Regulirbarkeit des elektrischen Glühlichtes für jede einzelne Partie der Bühne, eine Aufgabe, welche durch die hier in Anwendung kommende Edisonbeleuchtung gelöst werden soll.

Nach Beendigung der Aufführung betrachten wir uns die landwirthschaftliche Abtheilung, wo unter Anderem eine complete Molkerei elektrisch betrieben wird und Versuche über das Wachsthum der Pflanzen bei elekrischem Lichte und unter Einführung elektrischer Ströme in die Humusschichte vorgenommen werden, und instruiren uns ferner in der an der nördlichen Fronte des östlichen Flügels untergebrachten Ausstellung von Läutwerken, Haustelegraphen, Feuermeldern etc. über die Fortschritte, welche auf diesem Gebiete für die Sicherheit und Bequemlichkeit unserer Wohnstätten gemacht worden sind.

Zum Schluss werfen wir noch einen Blick in die Räume der wissenschaftlichen Prüfungscommission, wo auf einer Reihe von festfundamentirten Steinsockeln die verschiedenartigsten Instrumente stehen, mit welchen die geheimen Kräfte der elektrischen Maschinen, die Helligkeit der verschiedenen Lichter und der wahre Werth der einzelnen Erfindungen geprüft werden soll, wozu durch Dr. Kittler und Reuter bereits die umfassendsten Vorkehrungen getroffen worden sind. Als leitender Präsident dieser Prüfungscommission wird Prof. Dr. v. Beetz, als Schriftführer Ingenieur v. Miller fungiren. Sowohl die Bayerische wie verschiedene auswärtige Regierungen werden eigene offizielle Vertreter zur Theilnahme an den Arbeiten dieser Commission entsenden, an denen sich ausser den Münchener Gelehrten noch mehrere der hervorragendsten auswärtigen Physiker, wie Wiedemann, Kohlrausch, Wüllner etc. betheiligen werden. Um auch den Ausstellern entsprechende Vortheile zu bieten, erhalten dieselben auf Wunsch ein von der Prüfungscommission ausgestelltes Certificat über die Resultate der stattgehabten Versuche. Selbstverständlich werden diese Arbeiten während der Dauer der Ausstellung wenig zu Tage treten. Sie werden vielmehr das geistige Capital repräsentiren, welches als der bleibende Nutzen des grossartigen Unternehmens zu betrachten ist. Es dürfte somit keinem Zweifel unterliegen, dass die Elektrizitäts-Ausstellung zu München, wo Wissen und Kunst sich zur Förderung der neuesten Eroberungen des menschlichen Geistes verbunden haben, einen bedeutsamen Markstein in der Entwickelungsgeschichte der Elektrotechnik und eine ruhmvolle Erscheinung im Deutschen Kulturleben bilden wird.

Brückenbauten des Eisenbahn-Regiments.

Berlin, den 31. August 1882.

Während der diesjährigen Uebungsperiode des Eisenbahn-Regiments wurden unter Andern 2 grössere Eisenbahnbrücken feldmässig hergestellt, die eine auf dem Uebungsplatz bei Schöneberg, die andere auf dem dem Regiment gehörenden Terrain bei Clausdorf.

Die erstere, welche als Uebungsobject von den Mannschaften einer Compagnie hergestellt wurde, hatte eine Länge von 74 m, von denen 54 m als Bockbrücke, 20 m als freitragende Fachwerksbrücke ausgeführt wurden. Die 4 — 8 m hohen, aus 20 — 30 cm starkem Rundholz gefertigten Böcke waren auf eingerammte Pfähle aufgesetzt, die Verbindung der Stiele mit Holm und Schwellen war in einfachster Weise durch eiserne Dollen und Schienenlaschen bewerkstelligt. Der 20 m lange Fachwerksträger, welchem 2 aus 6 Stämmen bestehende Joche als Auflager dienten, war gleichfalls aus Rundholz, welches nur an den Auflager- und Verbandstellen beschlagen wurde, gefertigt und nach dem Long'schen System, jedoch mit einfachen Hängesäulen, construirt. Die Gurtungen bestanden je aus 4 ca. 25 cm starken Rundhölzern.

Der bei Station Clausdorf, als Glied einer grösseren Uebung im feldmässigen Eisenbahnbau hergestellte Viaduct war 80 m lang und durchweg als Bockbrücke aus Rundhölzern gefertigt. Die bis 11 m hohen Böcke waren in derselben Weise construirt und fundirt, wie bei der erstgenannten Brücke und wurden je nach ihrer Höhe im Ganzen oder in Etagen von 3—4 m Höhe zugelegt. Das Aufstellen der höheren Böcke geschah zum grössten Theil etagenweise mittelst eines Auslegekrahns; versuchsweise wurden auch einige der höchsten Böcke im Ganzen, mittelst eines Drahtseiles durch eine zur Stelle befindliche Fowler'sche Strassen-Maschine aufgerichtet.

Ein den Viaduct kreuzendes Geleise wurde durch ein Sprengewerk überführt. Den Abschluss des Viaducts bildete ein 11 m hoher Holzpfeiler (sogenannter Amerikanischer Bock). Der ganze Bau wurde von einer kriegsstarken Compagnie (200 Mann) in 3 Tagen mit theilweiser Zuhilfenahme der Nächte fertig gestellt.

Endlich fanden in Clausdorf noch Versuche statt mit Seilbetrieb auf stark geneigten, schiefen Ebenen, bis zu 1 : 5. Den Motor bildete auch hier die erwähnte Fowler'sche Maschine und sollen deren Leistungen völlig befriedigt haben.

Reichsgerichts-Erkenntniss *).

In Sachen des Bahnhofsarbeiters Boguslaw Kedzierski in Bromberg, Beklagten und Revisionsklägers, wider den Königlich Preussischen Fiscus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirection in Bromberg, Kläger und Revisionsbeklagten, hat das Reichsgericht in Leipzig, 5. Civilsenat, auf mündliche Verhandlung vom 15. April 1882, für Recht erkannt: die gegen das am 22. September 1881 verkündete Urtheil des 3. Civilsenats des Königlich Preussischen Oberlandesgerichts in Posen eingelegte Revision wird zurückgewiesen; die Kosten der Revisionsinstanz werden dem Revisionskläger auferlegt. v. R. w.

Entscheidungsgründe.

Der Revisionskläger rügt zunächst eine Verletzung des § 7 Absatz 2 des Gesetzes vom 7. Juni 1871, indem der Berufungsrichter verkenne, dass eine Herabminderung der zugesprochenen Rente nur zulässig sei, wenn eine wesentliche Veränderung in den massgebenden Verhältnissen eingetreten sei. Die Entscheidung des Berufungsrichters geht davon aus, dass das Erkenntniss, wodurch dem Beklagten die ursprüngliche Rente zugesprochen sei, auf der Annahme beruhe, Beklagter sei durch den Unfall völlig erwerbsunfähig geworden, und dass inzwischen in seinem Zustande eine solche Besserung eingetreten sei, dass er ¼ von seinem früheren Erwerbe verdienen könne. Hiernach

*) Nachstehende prinzipiell wichtige Entscheidung ist uns Seitens der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg zur Publication zugegangen. Die Redaction.

liegt eine wesentliche Steigerung der Erwerbsfähigkeit des Beklagten im Sinne der angeführten Gesetzesstelle vor; und es lässt sich nicht anerkennen, dass selbige vom Berufungsrichter unrichtig aufgefasst sei.

Der Revisionskläger beschwert sich ferner darüber, dass sein Antrag, den Dr. Mossa als Sachverständigen zu vernehmen, nicht berücksichtigt und nicht gehörig gewürdigt sei. Der Berufungsrichter erklärt die Gutachten der in erster Instanz vernommenen Sachverständigen für völlig glaubwürdig und überzeugend und hält unter diesen Umständen eine Vernehmung der von dem Beklagten vorgeschlagenen Sachverständigen um so weniger für erforderlich, als die eingereichten Bescheinigungen jene Gutachten nicht widerlegen. Es stand nun aber dem Berufungsrichter frei, wenn er die bereits abgegebenen Gutachten als überzeugend ansah, von der Vernehmung weiterer Sachverständiger abzusehen. In dem vorliegenden Falle hat er ausserdem angenommen, dass dasjenige, was die Sachverständigen nach den Anführungen des Beklagten aussagen sollten, mit dem Gutachten der anderen Sachverständigen nicht im Widerspruch stände. Auch dieser Grund lässt einen Rechtsirrthum nicht erkennen.

Weiter rügt der Revisionskläger, dass der Berufungsrichter die Herabminderung der Rente um ¼ damit rechtfertige, dass der Beklagte mindestens ¼ von der Arbeitsfähigkeit eines g e w ö h n l i c h e n Arbeiters wieder erlangt habe, während derselbe E i s e n b a h n arbeiter gewesen sei. Augenscheinlich ist der Berufungsrichter davon ausgegangen, dass der Beklagte, welcher als Bahnhofsarbeiter bezeichnet wird, gewöhnlicher Arbeiter gewesen sei. Sollte er sich hierin geirrt haben, so würde dieses thatsächlich sein und die Revision hierauf nicht gestützt werden können.

Schliesslich rügt der Revisionskläger insofern eine Verletzung des § 7 Absatz 2 cit., als die Minderung der Rente bereits von der Zustellung der Klage, und nicht erst von der Rechtskraft des Erkenntnisses ab einzutreten habe. Nun scheint der Berufungsrichter davon auszugehen, dass die Minderung der Rente bereits von dem Tage ab einzutreten habe, von welchem ab die Erwerbsfähigkeit als wesentlich gesteigert angesehen werden müsse. Dieses würde allerdings nicht als richtig angesehen werden können. Dagegen ist bereits in dem Erkenntnisse des Reichsgerichts (5. Senats) vom 28. Januar 1880 in Sachen Warlich c/a. Hagelberg entschieden, dass der Zeitpunkt, von welchem ab eine Minderung der Rente einzutreten habe, nicht der der rechtskräftigen Entscheidung, sondern der der Zustellung der Klage auf Herabsetzung der Rente sei. Da der Berufungsrichter feststellt, dass der Beklagte sich bereits zu diesem Zeitpunkt im Besitz der grösseren Erwerbsfähigkeit befunden habe, so erscheint das angefochtene Erkenntniss gerechtfertigt.

Auch im Uebrigen ist ein Rechtsirrthum in demselben nicht ersichtlich. Die Revision muss daher zurückgewiesen werden. Die Kosten der Revisionsinstanz fallen nach § 92 Civilprocessordnung dem Revisionskläger zur Last.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 4. September 1882. (Concessionirung der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn. Eröffnung der Bahn Stargard-Cüstrin Weimar-Berka a/Ilm. Bahnlängen. Ministerialverfügung in Betreff des § 14 des Betriebsreglements. Massnahmen zur Vorbeugung eines Waggonmangels. Getreidetransporte von Ungarn via Bayern. Schülerverkehr der Berliner Stadtbahn. Ein Urtheil des Berliner Schöffengerichts.)

Die Concessionsurkunde, betreffend den Betrieb der Rhene-Diemelthaleisenbahn durch die Union, Actiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund und die Actien-Commanditgesellschaft Aplerbecker Hütte, Brügmann, Weyland u. Co. zu Aplerbeck resp. Siegen, wird vom „Reichsanzeiger" veröffentlicht. Die Concessionäre erhalten nach derselben das Recht, die bisher als Grubenbahn betriebene Strecke als eine für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen bestimmte Bahn von untergeordneter Bedeutung zu betreiben.

Dasselbe Blatt meldet die von uns bereits avisirte Eröffnung der Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Dieselbe ist 98,20 km lang und hat folgende Stationen: Klützow, Warnitz-Damnitz, Gr. Schönfeld, Zuckerfabrik, Pyritz, Naulin, Mellentin, Lippehne, Glasow, Soldin, Rostin, Ringenwalde, Berneuchen, Neudamm und Zicher. Die Bahn hat Anschluss in Stargard und Cüstrin an die Linien der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen, sowie in Stargard an die Oberschlesische Eisenbahn und in Cüstrin an die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Ueber die feierliche Eröffnung dieser Bahn enthält die „Nordd. A. Z." einen Bericht aus Stargard vom 30. August, aus welchem wir Folgendes entnehmen: „Gestern Morgen in der Frühe ging ein Eisenbahnzug nach Cüstrin ab, um die zur Eröffnungsfeier der neuen Bahn eingeladenen Gäste abzuholen. Nachdem im Walde bei Rostin ein Frühstück eingenommen, fuhr der Festzug nach kurzem Aufenthalt in Cüstrin nach Stargard zurück, überall von den Bewohnern der berührten Ortschaften begrüsst. In Pyritz empfing der Bürgermeister die Gäste mit einer der Bedeutung des Tages angemessenen Ansprache, nach deren Beendigung das auf dem Bahnhofe zahlreich versammelte Publikum und die Theilnehmer des Zuges lebhaft in die von der Musik intonirte Nationalhymne einstimmten. Leider störte ein Regenguss diese feierliche Begrüssung. Der Zug passirte hierauf das Plönebruch und man erblickte zur Linken die Passberge, welche die alte Fracht-, Post- und Heerstrasse von Berlin nach Danzig berührte und auf welcher noch heute die während des siebenjährigen Krieges von den Russen nach der Schlacht bei Zorndorf angelegten Schanzen zu erkennen sind. Der reiche Erntesegen dieses Jahres war überall in zahlreichen Kornmieten sichtbar und selbstverständlich nicht zum kleinsten Theile im Weizacker, den die Bahn vom Plönebruch über Gr.-Schönfeld bis Klützow berührt. Zwischen Klützow und Stargard durchschneidet die Bahn das zur Zeit der grossen Uebungen oft benutzte Manöverfeld. In Stargard angelangt, wurde der Festzug mit lautem Hurrah und den feierlichen Klängen einer von der Kapelle des 9. Regiments, die vom Manöver zu diesem Zwecke herbeigezogen war, ausgeführten Musik empfangen, worauf sich die Festtheilnehmer nach dem Schützenhause begaben, wo die Direction ein vorzügliches Mahl serviren liess. Der Vorsitzende des Aufsichtsraths der Gesellschaft, Herr Wendorff-Naulin, der sich um das Zustandekommen des Unternehmens sehr verdient gemacht hat, begrüsste die Versammlung und brachte alsdann der Landesdirector v. Levetzow, zur Zeit bekanntlich Präsident des Reichstages, das Wohl des Kaisers aus, indem er zugleich auf die durch die Bahn eintretende engere Verbindung zwischen Pommern und Märkern hinwies. Herr Wendorff feierte den Verkehrsminister Maybach als besonderen Gönner der Secundärbahnen, und eine Reihe von Toasten mannigfachen Inhalts schloss sich noch seiner Rede an, in denen auch die Geschichte des Unternehmens berührt wurde. Die Bahn ist schneller hergestellt als man anfangs erwarten konnte, wenn dadurch auch zur Vermeidung des Expropriationsverfahrens einzelne übertriebene Forderungen für Grund und Boden nicht abgewehrt werden konnten. Das Unternehmen hat fast drei Jahrzehnte geschwebt, bevor es in Angriff genommen wurde, allerdings in verschiedenen nicht zur Ausführung zu bringenden Projecten, von denen u. A. eins noch vor dem Bau der Hinterpommerschen Bahn die Linie von Cüstrin auf Damm statt nach Stargard ins Auge fasste. Die mit der Ausführung des Baues betrauten Herren haben, wie ebenfalls betont wurde, möglichst sparsam gewirthschaftet, soweit dies ohne Beeinträchtigung der Solidität des Baues thunlich war und steht mit Sicherheit zu erwarten, dass die Entwicklung des Verkehrs auf der nun fertigen Bahn den Beweis für die Gesundheit des Unternehmens liefern werde. Bei der Einführung der Linie in die Festung Cüstrin sind seitens des Kriegsministeriums keine finanziellen Erschwerungen entstanden. Wie die Secundärbahn Damm-Colberg nur eine zweite und dritte Classe hat, so besteht auch auf der Stargard-Cüstriner dieselbe Einrichtung. Die Spurbreite ist bei beiden die der Normalbahnen, so dass das Umladen der Wagen vermieden, sowie auch die Benutzung desselben Betriebsmaterials ermöglicht wird. Die Bahnhöfe an der neuen Bahn sind in Stein ausgeführt. Unter den Festtheilnehmern bemerkte man sämmtliche Bürgermeister der berührten Städte, ebenso die Landräthe der betheiligten Kreise, Hrn. Bachstein, der das Unternehmen auch finanziell gesichert hat."

Die Vorarbeiten zum Bau einer Secundärbahn von Weimar nach Bad Berka a/Ilm sind seitens der Grossherzoglich Sächsisch-Weimarischen Regierung dem Eisenbahnbau-Unternehmer Bachstein in Berlin übertragen worden, welcher bereits die erforderlichen Vermessungen der in Betracht kommenden Linien vorgenommen hat.

Hinsichtlich der von uns bereits gemeldeten Eröffnung der Strecken Gevelsberg-Haufe-Vörde und Menden-Hemer fügen wir heute hinzu, dass laut Bekanntmachung im „Staatsanzeiger" die Länge der ersteren 4,40 km, die der zweiten 6,70 km beträgt.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat Folgendes angeordnet, um auf allen Preussischen Staatsbahnen eine gleichmässige Ausführung derjenigen Bestimmungen herbeizuführen, welche nach § 14 des Betriebsreglements der Eisenbahnen Deutschlands für die **Reisenden** festgesetzt sind, **welche ohne giltiges Billet in einem Eisenbahnzuge angetroffen werden** und welche deshalb das Doppelte des Fahrpreises für die zurückgelegte Strecke, mindestens aber den Betrag von 6 ℳ zu zahlen haben, resp. für diejenigen, welche gleich beim Einsteigen unaufgefordert dem Schaffner melden, dass sie wegen Verspätung kein Billet mehr hätten kaufen können und deshalb nur den um 1 ℳ erhöhten Fahrpreis entrichten sollen: „Von der Erhebung des doppelten Fahrpreises bezw. des Betrages von 6 ℳ soll auch dann abgesehen werden, wenn der Reisende nicht gleich beim Einsteigen, sondern beim ersten Erscheinen des Schaffners an oder im Coupé sofort unaufgefordert meldet, nicht im Besitz eines Billets zu sein. Der um 1 ℳ erhöhte Fahrpreis ist auch dann zu erheben, wenn ein Reisender mit einem Billet einer niederen Klasse eigenmächtig in einer höheren Klasse Platz genommen hat und wenn ein Reisender über die seinem Billet entsprechende Zielstation hinaus-

fährt, ohne ein neues Billet für die Weiterreise gelöst zu haben. In beiden Fällen ist vorausgesetzt, dass der Reisende sofort beim Erscheinen des Schaffners unaufgefordert entsprechende Mittheilung macht. Die Zuschlags-Billets sind im Besitz der Zugführer und werden von diesen gegen sofortige baare Bezahlung verabfolgt."

Ueber die Massnahmen zur Vorbeugung eines Waggonmangels, welche wir in No. 65, S. 851 erwähnten, bemerkt die „Neue Börsenzeitung": „Seitens der Eisenbahnverwaltungen ist bereits durch Vermehrung des Locomotiv- und Wagenparks, Einlegung von Facultativzügen, durch verbesserte Einrichtungen auf den Stationen, durch Einführung einer 3- und 6monatlichen Fracht-Creditfrist für Steinkohlen- und Kokes-Transporte, Beschränkung der Dienstgut-Transporte, frühzeitige Anfuhr von Locomotivkohlen und in anderer Weise Vorkehrung getroffen, um den erhöhten Anforderungen zu genügen; doch werden Verkehrsstörungen nur dann abzuwenden sein, wenn auch das verkehrstreibende Publikum die Verwaltung in dem Bestreben zur Bewältigung der verstärkten Transporte, namentlich durch die Vertheilung des Güterversandts auf einen grösseren Zeitraum, unterstützt. So ist es besonders dringend erwünscht, dass die Anfuhr des Herbst- und Winterbedarfs, namentlich der Bezug der Hausbrandkohlen, nicht auf die Herbstmonate verschoben, sondern thunlichst schon jetzt bewirkt wird und dass die Kohlenhändler mit dem Bezug ihrer Verkaufsvorräthe frühzeitig beginnen, damit der Wagenpark der Eisenbahnen nicht auch für diese Transporte in der Herbstzeit in Anspruch genommen wird, wo er in erhöhtem Masse zu der meist unaufschiebbaren Beförderung der landwirthschaftlichen Producte nach den Stapelplätzen und den Fabriken, sowie der Fabrikate nach den Handelsplätzen herangezogen werden muss. Es ist ferner zur Herbeiführung der unumgänglich nothwendigen raschen Wagenzirkulation unabweisbar, dass das Publikum sich die schleunige Be- und Entladung der Wagen angelegen sein lasse, um der Eisenbahnverwaltung es zu ermöglichen, von einer allgemeinen Einschränkung der Ladefrist abzusehen, so lange dieses im öffentlichen Interesse irgend angänglich ist. Förderlich wird hierbei sein, wenn die Empfänger von Sendungen sich von den Versendern über den Abgang der Sendungen Nachricht geben lassen und die Güterexpeditionen ersuchen, ihnen angekommene Ladungen telegraphisch zu avisiren."

Ueber den Getreideverkehr von Ungarn via Bayern wird aus Passau geschrieben: Der Transitverkehr an Getreide, sowohl auf der Bahn-Route, als auch per Donau im Umschlag auf den Schienenweg, hat hier in den letzten Wochen ganz aussergewöhnliche Dimensionen angenommen, so dass täglich mehrere Extrazüge mit Ungarischem Getreide von hier abgehen und die vorhandenen Auslademinttel kaum genügen, um die Ueberladung der massenhaften Quantitäten von den Schleppschiffen auf die Waggons zu bewerkstelligen.

Zur Erleichterung des Schülerverkehrs im Localverkehre der Berliner Stadtbahn und Ringbahn, sowie im Stadt-Ringbahnverkehre, werden vom 1. September d. J. ab die über 4 km hinausgehenden Entfernungen bei Berechnung der Schüler-Abonnements nur mit 75 pCt. der wirklichen Entfernung in Ansatz gebracht werden. Die Vergünstigung, dass auch an den Tagen, an denen des Nachmittags Unterricht ertheilt wird, der Preisberechnung nur eine einmalige Hin- und Rückfahrt zu Grunde gelegt wird, bleibt unverändert bestehen.

Ein interessantes und für den Eisenbahnbetrieb beachtenswerthes **Urtheil** ist soeben vom **Berliner Schöffengericht** abgegeben worden. Der Arbeiter Otto Lentzke war des Betruges angeklagt, weil er am 14. März d. J. zur Fahrt nach Steglitz dem controlirenden Schaffner ein mit dem 13. März gestempeltes Billet vorzeigte. In dem Termine stellte sich die Sache folgendermassen heraus. Lentzke hatte am 13. März ein Billet nach Steglitz gekauft, vermisste dies aber beim Besteigen des Wagens und löste daher in aller Eile noch ein Billet, mit dem er die Fahrt bewirkte. Am 14. wollte er dieselbe Strecke wieder zurücklegen und zeigte dem Schaffner das am Tage vorher gekaufte, noch nicht coupirte Billet vor, weil er der festen Ueberzeugung war, dasselbe als reell bezahlt und noch nicht gebraucht verwenden zu dürfen. Nach der das obige Resultat ergebenden Beweisaufnahme stellte der Staatsanwalt Werner selbst den Antrag auf Freisprechung, welchem der Gerichtshof auch entsprach, indem er das Urtheil der „Post" zufolge mit dem Ausspruch begründete: „Man könne wohl verlangen, dass Jedermann die Landesgesetze kenne und beachte, aber unmöglich, dass Jedermann sämmtliche Reglements der einzelnen Behörden kenne. Nur das Fahrreglement stelle fest, dass ein Eisenbahnfahrbillet für eine einfache Tour nur an dem Tage gültig, an dem es gelöst ist. Verstösst also Jemand gegen dieses Reglement, so kann ihn die Eisenbahnbehörde von der Fahrt ausschliessen, oder ihn gegebenen Falles im Civilwege zum Ersatze eines Schadens in Anspruch nehmen, strafrechtlich sei er nicht zu verfolgen, da von Betrug keine Rede sein könne."

Nachschrift. Nach einer dem Reichs-Eisenbahnamte zugegangenen telegraphischen Meldung ist, wie der heutige „R.-A" meldet, gestern ein auf der Rückfahrt von Freiburg nach Münster im Elsass begriffener Extrazug unweit der auf Badischem Gebiete belegenen Station Hugstetten auf freier Bahn entgleist, wobei Reisende in grösserer Zahl getödtet und verwundet sind. Als Veranlassung der Entgleisung ist in der Anzeige, soviel bis dahin hatte ermittelt werden können, ein äusserst heftiges Gewitter mit Sturm und wolkenbruchartigem Regen, wodurch die Bahn momentan unfahrbar geworden, angegeben. Das Reichs-Eisenbahnamt hat alsbald einen Commissar an Ort und Stelle entsendet.

Ueber diesen schweren Eisenbahnunfall wird noch folgende telegraphische Depesche bekannt:

Badenweiler, den 4. September, Vormittags. Gestern Abend 11 Uhr entgleiste der Extrazug von Freiburg nach Colmar bei der Station Hugstetten, der ersten Station auf dem Wege von Freiburg nach Colmar in Folge einer Dammrutschung, die durch einen wolkenbruchartigen Regen hervorgerufen war. Die Locomotive blieb stecken und die Waggons thürmten sich übereinander. Man spricht von 40 Todten und einer grossen Anzahl Verwundeten, die nach Freiburg geschafft wurden. Nähere Nachrichten liegen noch nicht vor.

Wie der „C. T. C." aus Karlsruhe gemeldet wird, wurden nach weiteren Nachrichten bei dem Eisenbahnunglück zwischen Colmar und Freiburg 104 Personen verwundet, darunter 23 schwer.

Gotthardbahn.

Die Verwaltung hat dem Schweizer Bundesrath die Mittheilung gemacht, dass sie die Legung des zweiten Geleises zwischen Göschenen und Airolo, also durch den Gotthardtunnel, vorzunehmen beschlossen und bereits auch die zur Ausführung nothwendigen Aufträge ertheilt habe.

In Betreff des am 6. September in Kraft tretenden Deutsch-Italienischen Tarifs wird berichtet: „Vom 6. September ab treten die in den Tarifen aufgenommenen Italienischen Streckenfrachten in Geltung. (Siehe Bekanntmachung S. 896 No. 1702). Gleichzeitig gelangt für die Deutsche Ausgabe des Theils I. und III., sowie des Lebensmitteltarifs eine neue Auflage zur Einführung; zu den Ausnahmetarifen für Steinkohlen wird ein von dem gleichen Tage ab gültiger Nachtrag ausgegeben, enthaltend die Sätze für fernere Italienische Stationen".

Italienische Correspondenz.

Eisenbahnzug für das Königliche Haus. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie der „Mon. d. Str. ferr." mittheilt, die Verwaltungen der 3 grossen Eisenbahnen auf Grund der Bestimmungen der ursprünglichen Concessionen aufgefordert, für das Königliche Haus einen besonderen Wagenzug einzurichten. Es werden zu diesem Zwecke technische Deputirte der Eisenbahn-Verwaltungen baldigst mit Vertretern des Königlichen Hauses behufs Feststellung der wesentlichen Bedingungen zusammentreten.

Die Succursale ai Giovi. Der in der wichtigen Linie Alessandria-Genua befindliche Tunnel bei Giovi war vor längeren Jahren in Folge Einsturzes eines Theiles auf einige Zeit unfahrbar geworden und war in Folge dessen für diese Zeit die Stadt Genua ohne Verbindung mit dem Norden. Um die Gefahr der Wiederkehr einer solchen Verkehrsstockung thunlichst zu beseitigen, ist die Herstellung einer „Hülfslinie für Giovi" (succursale ai Giovi) seit jener Zeit stets eine sehr lebhaft erörterte Forderung der betreffenden Interessentenkreise gewesen und wurde deshalb auch in dem Gesetz über die Eisenbahn-Ergänzungsbauten von 1879 der Bau einer solchen Hülfslinie vorgesehen. Nach sorgfältigen Ermittelungen über die dieser Hülfslinie zu gebende Lage ist nunmehr das definitive Project für dieselbe von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellt worden und wird die Submission für die Veraccordirung der Arbeiten demnächst stattfinden. Die neue Linie zweigt bei der Station Rivarolo von der jetzigen Linie Alessandria-Genua ab, überschreitet den Polcevera, zieht sich auf dem rechten Ufer desselben hin, überschreitet dann den Verdefluss in der Nähe von Campo Morone auf einem Viaduct mit doppelter Bogenstellung, tritt hiernach in einen Tunnel von 8 500 m Länge und mündet in die alte Linie bei Villavecchia di Ronco wieder ein. Die Kosten sind auf 27 000 000 Lire veranschlagt, die Ausführung soll nach den Submissionsbedingungen binnen 620 Tagen bewirkt werden; für jeden Tag der Verzögerung ist eine Conventionalstrafe von 3 000, für jeden Tag der früheren Vollendung eine Prämie von 1 500 bis 2 000 Lire festgesetzt.

Betriebsergebnisse der Oberitalienischen Eisenbahnen. Die Brutto-Einnahmen der Oberitalienischen Eisenbahnen haben sich im 1. Semester 1882 auf 53 986 864 Lire belaufen, gegen 51 482 135 Lire im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Es haben sich die Einnahmen also um 2 504 629 Lire vermehrt.

Italienische Eisenbahnen. Ein Decret des Königs von Italien hat die Italienische Regierung ermächtigt, die Privatbahnen in Venetien für einen Betrag von 18 Millionen Lire anzukaufen.

Eisenbahn durch das Veltlin. Am 3. d. genehmigte der Italienische Staatsrath das Eisenbahnproject Morbegno-Sondrio. Die Veraccordirung dieses Baues, sowie desjenigen der Linie Campo-Chiavenna, soll noch vor Mitte des laufenden Monats stattfinden. Die Bahn wird für das Italienische Graubünden grosse Bedeutung erlangen.

England.

Auf der mit Dampfwagen betriebenen Tramway-Bahn von Blakburn nach Darven verliess dieser Tage bei der Thalfahrt auf einer ziemlich stark bergab gehenden Strecke der Dampfwagen das Geleise, fiel um und verletzte gegen 30 Personen mehr oder weniger stark; ein oder zwei Todesfälle haben seitdem stattgefunden.

Die Batley- und Dewsbury-Tramway-Linie wurde früher während vier bis fünf Jahren mit Pferden und jetzt seit drei Jahren mit Merrywenther'schen Maschinen betrieben. Der Durchschnitts-Betriebskostenpreis pro Meile während der Pferdeperiode betrug 6,95 engl. Pence (1 Pence = $8^1/_3$ Pfennige), während die Kosten während des Dampfbetriebes nur 3,92 Pence pro Meile ausmachten.

Elektrische Eisenbahnen.

Die elektrischen Eisenbahnen und Tramways gewinnen immer mehr an Verbreitung. Interessant ist ein Verzeichniss von elektrischen Verkehrswegen, welches die „Revue Industrielle“ kürzlich veröffentlichte und das nur diejenigen Bahnen enthält, welche bereits im Betriebe, im Bau begriffen oder concessionirt sind. Danach beziffert sich die Gesammtlänge der als fertig anzusehenden elektrischen Bahnen in Europa und Amerika auf 160 km und participiren hieran: Die elektrische Bahn von Lichterfelde mit 2,6 km und Spandau-Charlottenburg bei Berlin; beide sind im Betriebe. (Die elektrische Eisenbahn nach dem Spandauer Bock hat bis auf Weiteres ihren Betrieb eingestellt und das Feld den Pferden wieder überlassen. Es sollen, wie man hört, zunächst noch wesentliche Verbesserungen an derselben vorgenommen werden, ehe sie dem Publikum wieder zur Verfügung gestellt wird. Die Redaction.)

In Nord-Irland steht die vor Kurzem in Betrieb gelangte elektrische Bahn vom Hafen Bush nach dem 10 km vom Hafen entfernten Fabriksviertel gleichen Namens und in Holland eine Linie Landvoort-Kostverlorn, 2 km lang, im Betrieb.

Von concessionirten oder im Bau befindlichen Linien sind folgende zu nennen: Eine Linie von der Südbahn nach Mödling (bei Wien) $2\frac{1}{2}$ km; in Deutschland eine elektrische Bahn von Wiesbaden ca. 2 km und in Sachsen eine von den königlichen Gruben nach Zankerode. In England eine elektrische Bahn (unterirdisch, unter der Themse) zwischen Charingcross und Waterloostation mit 1,2 km und eine grosse elektrische Bahn in Südwales ca. 60 km, für welche die elektrische Kraft durch Wassermotoren erzeugt werden soll. In Italien eine elektrische Tramway von Turin nach Mailand und in den Vereinigten Staaten baut die Edisongesellschaft von Newyork aus eine elektrische Bahn von 80 km Länge und eine 1,8 km lange Linie in St. Louis Missouri.

Ueber den Dampf-Omnibus, System Krauss,

welcher auf der Bayerischen Landes-Ausstellung zu Nürnberg ausgestellt war (siehe No. 65 S. 854), geht uns folgende weitere Mittheilung zu. Das Fahrzeug ruht auf zwei drehbaren Untergestellen, von denen das vordere zugleich den Unterbau der Maschine bildet, während die Verbindung von Wagen und Maschine derart ist, dass letztere mit Leichtigkeit getrennt und ganz selbstständig verwendet werden kann.

Der Omnibus enthält in 2 Etagen 67 Sitzplätze, in zwei Classen abgetheilt, und nach dem Intercommunicationssystem angeordnet; ausserdem sind 6 cbm Gepäckraum vorhanden. Die Bedienung des Omnibus soll, neben dem Conducteur, durch zwei Mann, einen Führer und einen Heizer erfolgen, und damit das Fahrzeug am Ende der Fahrt nicht gedreht werden muss, sind Brems- und Regulatorzüge ebenfalls auf dem hinteren Wagenperron angebracht.

Literatur.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. 1882. Ausgabe No. 6. September-October. Berlin. Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Die uns vorliegende letzte Sommerausgabe enthält die bis zum 15. October gültigen Fahrpläne, an welchem Tage, wie bekannt, die Winterfahrpläne in Kraft treten. Wir werden bei der nächsten Hauptausgabe Gelegenheit haben, des Näheren auf die grossen Vorzüge dieses Kursbuches einzugehen, wollen aber auch heute nicht verfehlen, dasselbe aufs Neue der Gunst des reisenden Publikums angelegentlichst zu empfehlen.

Miscellen.

Eine der neuesten Nummern des „Export“ enthält folgende Tabelle über die **Dampfkräfte**, welche gegenwärtig in den wichtigsten Industriestaaten der Welt im Dienste der Industrie und des Verkehrs stehen. Es wurden Dampfpferdekräfte gezählt:

In	in der Industrie	in Locomotiven	in Schiffsmaschinen (ohne Kriegsschiffe)	Zusammen
Deutschland . . .	1 320 647	2 859 450	179 280	4 359 377
Oesterreich	157 279	989 922	127 875	1 275 076
Italien	54 231	?	?	?
Schweiz	20 000	228 295	?	?
Belgien	?	?	?	568 139
Frankreich	492 418	2 358 993	173 093	3 024 450
England	2 000 000	3 242 000	1 744 000	6 986 000
d. Vereinigten Staaten	1 987 000	4 933 500	572 400	7 492 900

Die Augsburger „Allg. Ztg.“ bemerkt hierzu:

Deutschland nimmt also bei dieser statistischen Heerschau der industriellen Machtstellung in jeder Beziehung die dritte Stelle, gleich hinter England und den Vereinigten Staaten, ein, während Frankreich im Allgemeinen weit zurücksteht. Es ist das ein erfreulicher Beweis für den grossartigen Aufschwung, den unsere aufstrebende junge Industrie schon genommen hat, und zugleich eine gewichtige Ermunterung für sie, in den Anstrengungen fortzufahren, diesen Platz nicht nur zu behaupten, sondern auch auszudehnen und zu befestigen.

(H. S.) **Das Parlament hat kürzlich die Erlaubniss ertheilt,** in Liverpool längs der Docks eine circa 7 Engl. Meilen lange Eisenbahn, auf Säulen ruhend, ähnlich der bereits in Newyork functionirenden, zu construiren. Diese Bahn wird das Nord- und Südende Liverpools verbinden und den längs der Docks bereits überintensiven Verkehr auf den Strassen erleichtern; sie ist übrigens nur für Passagiere bestimmt, soll doppelgeleisig werden und 650 000 Pfund Sterling kosten, in welchem Preise Landankauf nicht eingeschlossen ist.

Laut officiellen parlamentarischen Angaben kostet das englische Panzerschiff „Inflexible“ die Summe von über 16 Mill. Reichsmark.

Die Anglo-American-Brush Elektrische Licht-Actiengesellschaft hat in einer jüngst abgehaltenen Generalversammlung den Beschluss gefasst, den colossalen Betrag von nahezu 5 000 000 ℳ unter ihre Actionäre als Profit zu vertheilen. Diese Summe ist selbstverständlicher Weise lediglich durch den während der vor einiger Zeit hier herrschenden grossen Aufregung für elektrische Licht-Actiengesellschaften gelungenen Verkauf der Patente oder Concessionen für einzelne Länder oder Theile derselben verdient worden, während im Uebrigen es wohl nach wie vor wahr bleiben dürfte, dass bisher an eigentlicher legitimer Beleuchtung durch elektrisches Licht irgend welcher nennenswerthe Verdienst noch von Niemanden gemacht worden ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 15. September a. c. gelangt der 2. Nachtrag zum Tarif für den Magdeburg-Bayerischen Verbandsgüterverkehr vom 1. Februar 1882 zur Einführung. Insoweit durch die in diesem Nachtrage enthaltenen veränderten Frachtsätze vereinzelte Erhöhungen eintreten, verbleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis Ende October a. c. in Kraft. Exemplare des qu. Nachtrags sind bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, am 29. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1679)

Preussisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Am 10. September cr. kommt zum Verbandsgütertarif Nachtrag XVIII mit

I. Ergänzungen und Berichtigungen der speciellen Tarifvorschriften,
II. theilweise ermässigten Frachtsätzen der Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt im Verkehr mit diversen Stationen der Rechte-Oder-Uferbahn

zur Einführung.

Insoweit durch die sub I enthaltenen Berichtigungen Frachterhöhungen eintreten, treten dieselben erst mit dem 16. October cr. in Kraft. Erfurt, den 28. August 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (1680)

Im Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verkehr, Tarif vom

15. Juni 1878, werden am 1. September für die Stationen Hemer, Milspe-Thal und Vörde neue Frachtsätze eingeführt, deren Höhe bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen, sowie bei den Güterexpeditionen der betheiligten Thüringischen Bahnen zu erfahren ist. Elberfeld, den 31. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1681)

Am 1. October cr. tritt zum Staatsbahntarife zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld andererseits vom 1. Mai cr. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend: Abänderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Kilometerentfernungen bezw. Frachtsätze für die neu in den Verband aufgenommenen Stationen Littfeld des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld und Kunigundenweiche, Lossen und Schoppinitz der Oberschlesischen Eisenbahn, ferner anderweite Bestimmungen bezüglich Einrechnung der Zollabfertigungsgebühren, sowie Berichtigungen.

Gleichzeitig bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 1. September cr. ab die im Haupttarif für Station Lüdenscheid enthaltenen Kilometerentfernungen sich durchweg um 7 km und die auf Seite 108 und 115 enthaltenen Ausnahmetarifsätze für Holz für Lüdenscheid sich um 0,03 bezw. 0,02 ℳ pro 100 kg ermässigen, ebenso sind bei Berechnung der Lieferfristen die Entfernungen des Haupttarifs bezüglich der Strecke Brügge-Lüdenscheid (Seite 8 des Haupttarifs) nicht um 13, sondern nur um 6 km zu kürzen.

Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zum Preise von 0,20 ℳ käuflich zu haben. Breslau, den 31. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1682)

Wir bringen zur Kenntniss, dass im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande hinfort eine anderweite Instradirung eintritt mit der Massgabe, dass bis zum 15. October die zur Zeit giltigen Routen bei Frachtbriefvorschrift beachtet werden müssen. Bromberg, den 2. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1683 J)

Saarkohlen - Verkehr nach der Main-Neckarbahn. Zum Saarkohlentarif No. 8 ist am 1. d. Mts. der II. Nachtrag in Kraft getreten, enthaltend Frachtsätze ab Kreuzgraben und Maybach und eine Bestimmung wegen Erhebung von Reexpeditionsgebühren. Verkaufspreis 5 ₰. Köln, den 2. September 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1684)

Die nach unserer Bekanntmachung vom 20. Juli cr. im Local- und Wechselverkehr der vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen mit Gültigkeit bis Ende des Jahres 1882 in Kraft getretene Bestimmung, wonach für Langholz bei Verladung auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist, wird vom 1. September cr. ab auch auf den Verkehr mit Stationen der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, sowie den Stationen Bentheim, Gildehaus, Schüttorf und Georgs-Marienhütte im Rheinischen Nachbarverkehr ausgedehnt. Köln, den 31. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1685)

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 13. Mai cr. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbands-Güter-Tarif — Heft 16 nebst Nachträgen, gültig vom 1. Mai 1878 — vorgesehenen Frachtsätze für die Stationen Diepholz, Hassbergen, Hemelingen und Osnabrück mit Einführung des Rheinisch - Westfälisch-Badischen Güter-Tarifs am 1. Juli cr. aufgehoben sind, mit der Massgabe, dass soweit die Frachtsätze des letzteren Tarifs Erhöhungen nachweisen, die billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. October cr. in Kraft bleiben. Köln, den 31. August 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn - Direction (rechtsrh.) (1686)

Die laut Tarifs vom 15. Juni 1880 im directen Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn und Stationen der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn via Ludwigslust bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1/3 (für Getreide etc.) gelten mit Wirkung vom 1. September cr. ab auch für die Beförderung des Artikels Oelsamen in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen. Berlin und Hamburg, den 1. September 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1687)

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Hinausgabe eines neuen Gebührentarifs der K. K. Donau-Uferbahn.

Mit 1. September l. J. tritt ein neuer Gebührentarif der K. K. Donau-Uferbahn in Kraft, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. August 1879 nebst den hierzu erschienenen 2 Nachträgen aufgehoben wird.

Als wesentliche Aenderung gegen die seitherigen Taxen enthält der neue Tarif beträchtliche Ermässigung der Ueberfuhrsgebühren für Getreide etc. in Sendungen von 10 000 kg im Verkehre zwischen den Wiener Bahnhöfen und Nussdorf transit einerseits und dem Lagerhause der Stadt Wien andererseits. Wien, am 27. August 1882. (1688)

Mit Gültigkeit vom 10. September bis 30. November 1882 gelangen im **Thüringisch - Sächsisch - Ungarischen Verbande** sowie im **Hannover - Magdeburg - Ungarischen Verbande** ermässigte Saison-Tarife für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Malz u. Mahlproducten zur Anwendung, welche bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erlangen sind. Dresden, den 1. September 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen: v. Tschirschky. (1689)

Zum **Stettin - Berlin - Bayerischen** Verbandstarife vom 1. Januar 1881 tritt am 15. September 1882 der Nachtrag VI in Kraft. Insoweit derselbe in einzelnen Relationen erhöhte Frachtsätze enthält, gelangen dieselben erst vom 1. November d. J. an zur Anwendung. Die im Nachtrage enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Spandau B. H. B. einer-, Aschaffenburg, Amorbach, Miltenberg und Wörth a./Main andererseits kommen vom 1. November d. J. an auch im Magdeburg-Bayerischen Verbandverkehre für Spandau M. H. B. zur Einführung. Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erlangen. Dresden, den 2. September 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1690)

Vom 15. October 1882 ab tritt im Ausnahmetarif vom 1. Juli 1881 des Verkehrs zwischen Korschen transito einerseits und den Rheinisch-Westfälischen Stationen andererseits an Stelle der auf Seite 4 befindlichen Nomenclatur für Eisen und Stahl etc. eine anderweitige in folgender Fassung in Kraft:

a) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art des Specialtarifs I,
  Eiserne Dampfkessel, Condensationsröhren und Reservoirs, Maschinentheile von Eisen oder Stahl, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen,
jedoch excl. der sub b und c besonders genannten Artikel;

b) folgende grobe Eisen- und Stahl-, auch Eisen- und Stahlguss - Waaren, verpackt oder unverpackt, unverpackt jedoch nur ohne Garantie für Stückzahl und Bruch:
  Aexte, Ambosse, Anker, eiserne Bettstellen (auseinandergenommen), Brecheisen, Drahtketten, Eisenbahnwagen-Kuppelungen, grobe Feilen, Geschützrohre, roh gebohrte Gewehrläufe, Gewichte, Gussstahlfedern, Gussstahl-Geschützkugeln, Hackschare, schwere Hämmer, Ketten, Klammern, eiserne Nägel, Pflugschare, Bufferhülsen, Bufferstangen, Raufen, Schaufeln, Schiffsmaschinentheile (zerlegte), Schlösser (ordinäre), Schmiedeformen, Schrauben (ordinäre), Schraubstöcke, Sensen, Sicheln, Spaten, Sperrhörner, Stemmeisen, Strohmesser, Telegraphenstützen, Wagenfedern und Winden;

c) Eisen und Stahl, auch verzinkt, und zwar:
1. Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, als: Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, T-, U-, Winkel-, Zaineisen resp. Stahl, Hufstäbe;
2. Platten und Bleche, auch verzinnt (Weissblech);
3. Röhren, Säulen;
4. Brücken- und andere Constructionstheile aus gewalzten Platten und Stäben;
5. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungs-Gegenstände als: Laschen, Schienenstühle, Hakennägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Eisenbahnschwellen (Lang- und Querschwellen), Weichen und Weichentheile auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke;
6. Achsen, Bandagen, Räder- und Rädertheile, auch Bremsklötze, sämmtlich nur, wenn für Eisenbahnwagen und Locomotiven bestimmt;
7. Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, in Ringen, sowie Drahtstifte, verpackt und unverpackt;
8. Façonstücke, grobe, über 100 kg Gewicht pro Stück, Roststäbe, sämmtlich unverpackt;
9. Eiserne Nieten und Schrauben für den Schiffs- und Brückenbau;
10. Eisen (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets), Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und Stahl, alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radtheile; ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weissblechabfälle).

Bromberg, den 31. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1694 J)

(Fortsetzung der offiz. Anzeigen auf S. 895.)

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen am Ende des Monats Juli 1882.

2. Bezeichnung der Eisenbahnen.	3. Jahr	4. Betriebslänge Ende des Monats Juli km	5. Im Monat Juli wurden befördert Personen Anzahl	6. Güter Tonnen	7. betrug die Einnahme aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt M.	8. aus dem Güterverkehr überhaupt M.	9. aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt, gegenüber dem Vorjahres Definitivum M.	Provisorium M.	10. auf 1 km Definitivum M.	Provisorium M.	11. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt, gegenüber dem Vorjahres Definitivum M.	Provisorium M.	12. auf 1 km Definitivum M.	Provisorium M.
A. Hauptbahnen.*)														
I. Staatsbahnen und sonstige vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.														
Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1882	1 242,93	831 300	526 000	889 200	2 070 000	3 149 200		2 534		20 814 500		16 916	
gegen	1881	+ 103,80	+ 12 105	+ 8 481	+ 8 466	+ 34 078	+ 7 927	(+ 129 000)	— 224	(— 117)	+ 828 321	(+ 1 297 200)	— 663	(— 251)
Preussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk														
a) der Königl. Eisenbahn-direction Berlin (einschl. Angerm.-Schwedt)	1882	1 677,77	2 200 317	491 234	1 973 174	2 752 090	5 151 956		3 071		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
b) der Königl. Eisenbahn-direct. Bromberg	1882	2 590,37	864 493	270 459	1 720 708	2 035 034	3 962 766		1 530		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
c) der Königl. Eisenbahn-direct. Hannover	1882	1 883,76	1 510 791	904 522	2 100 000	3 600 000	6 031 000		3 202		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
d) der Königl. Eisenbahn-direct. Frankf. a/M.	1882	1 144,37	1 058 835	515 043	1 098 380	1 798 680	3 033 910		2 651		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
e) der Königl. Eisenbahn-direction Magdeburg	1882	1 467,70	1 174 614	525 630	1 805 397	2 338 483	4 585 930		3 125		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
f) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (linksrheinische)	1882	1 239,99	1 136 000	1 021 000	1 401 000	2 463 500	4 075 500		3 287		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
g) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (rechtsrheinische)	1882	1 728,03	959 916	1 848 516	1 066 905	4 452 074	5 817 933		3 367		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
h) der Königl. Eisenbahn-direct. Elberfeld	1882	1 435,56	1 483 021	1 943 400	1 202 481	4 235 627	6 038 838		4 207		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
i) der Königl. Eisenbahn-direct. Erfurt	1882	503,91	526 585	268 176	736 839	942 507	1 806 974		3 586		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
k) der Kgl. Dir. d. Berlin-Anhaltischen E.	1882	431,10	315 416	165 073	670 000	704 780	1 454 780		3 375		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
l) Cottbus-Grossenhain. (v. 2a verwaltet)	1882	154,74	41 881	40 152	41 469	133 840	187 309		1 210		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
m) Ruhld-Lauchhammer (v. 2a verwaltet)	1882	6,61	1 697	1 537	244	1 341	1 585		240		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
Summa 2	1882	14 263,91	—	—	—	—	42 148 481		2 956		271 772 802		19 093	
gegen	1881	+ 167,69	—	—	—	—	+ 1 483 585	(+ 2895758)	+ 71	(+ 171)	+ 13122957	(+ 20020328)	+ 740	(+ 1229)
ächsische Staatseisenb.	1882	2 023,95	1 965 042	791 398	1 835 931	3 515 098	5 614 755		2 774		37 995 752		18 773	
gegen	1881	+ 6,52	+ 48 311	— 19 596	+ 66 475	+ 41 155	+ 106 639	(— 23 385)	+ 44	(— 21)	+ 1 222 248	(+ 915 899)	+ 545	(+ 393)
ürttemb. Staatseisenb.	1882	1 533,17	983 634	251 170	993 757	1 311 017	2 536 315		1 654		15 265 998		9 957	
gegen	1881	+ 5,13	— 89 720	— 2 829	— 100 328	— 22 788	— 108 140	(— 44 708)	— 77	(— 35)	+ 21 113	(+ 306 743)	— 20	(+ 167)
adische Staatseisenb.	1882	1 317,26	710 508	385 380	1 345 293	1 578 218	3 104 492		2 354		17 353 704		13 153	
gegen	1881	—	— 26 792	+ 28 882	+ 1 568	+ 152 810	+ 147 431	(+ 311 058)	— 109	(+ 233)	+ 586 661	(+ 2176162)	+ 424	(+ 1631)
ain-Neckar Eisenbahn	1882	94,50	250 000	49 500	295 000	184 000	507 000		5 365		2 756 000		29 164	
gegen	1881	—	— 4 125	+ 481	— 3 592	+ 1 599	— 5 497	(+ 39 172)	— 58	(+ 414)	+ 1 159	(+ 149 926)	+ 12	(+ 1586)
berhessische Eisenb.	1882	175,73	46 640	12 682	39 546	33 062	79 156		450		495 691		2 821	
gegen	1881	—	— 3 252	— 6 591	— 2 074	— 12 660	— 27 024	(— 27 861)	— 154	(— 159)	— 77 695	(— 72 872)	— 442	(— 414)
ldenburgische Staatseisenbahnen	1882	290,25	142 452	49 500	140 471	149 601	301 670		1 039		1 716 825		5 915	
gegen	1881	—	+ 1 897	+ 3 713	— 1 108	+ 13 547	— 13 787	(+ 15 403)	— 47	(+ 53)	— 6 975	(+ 41 708)	— 24	(+ 144)
ilhelmshaven - Oldenburger Eisenb.	1882	52,37	38 909	15 375	32 631	27 957	61 443		1 173		346 922		6 624	
gegen	1881	—	+ 302	— 2 289	+ 2 045	+ 1 019	+ 3 110	(+ 2 413)	+ 59	(+ 46)	+ 7 430	(+ 7 093)	+ 141	(+ 135)
Summa A. I.	1882	20 994,07	—	—	—	—	57 502 512		2 740		368 518 194		17 589	
gegen	1881	+ 283,14	—	—	—	—	+ 1621818	(+ 3296850)	+ 42	(+ 69)	+ 15705219	(+ 24842187)	+ 549	(+ 990)
II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.														
erlin-Dresdener Eisenb.	1882	182,28	64 164	21 944	102 396	91 217	210 008		1 152		1 558 872		8 552	
gegen	1881	—	— 2 051	— 10 370	+ 4 948	— 26 270	— 24 735	(— 80 702)	— 136	(— 169)	— 122 038	(— 118 389)	— 670	(— 650)
erlin-Görlitzer E.	1882	331,15	196 629	82 710	165 746	279 326	494 728		1 484		3 315 956		9 942	
gegen	1881	—	— 3 641	— 8 873	— 5 381	— 44 949	— 25 771	(— 22 484)	— 78	(— 68)	— 220 602	(— 117 081)	— 666	(— 354)
otha-Ohrdrufer Eisenb.	1882	17,35	15 293	2 416	9 725	4 629	14 672		846		72 756		4 193	
gegen	1881	—	— 89	— 157	+ 680	— 200	+ 433	(+ 979)	+ 25	(+ 57)	+ 4 077	(+ 8 572)	+ 235	(+ 494)
alle-Sorau-Gubener E.	1882	298,13	99 248	74 938	118 847	343 715	492 025		1 650		3 340 057		11 203	
gegen	1881	—	+ 146	— 2 860	— 12 057	— 1 199	— 80 704	(+ 12 300)	— 271	(+ 41)	+ 8 114	(— 54 323)	+ 27	(— 183)

*) Einschliesslich der zugehörigen Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12
14	Märkisch-PosenerEisenb.	1882	282,03	63 065	48 979	130 791	148 827	292 728	1 038	2 011 778	7 133
	gegen	1881	+ 10,00	— 216	+ 3 087	+ 2 981	+ 7 038	+ 4 462 (— 1 475)	— 22 (— 44)	+ 87 454 (+ 87 994)	+ 59 (+ 61
15	Münster-Enscheder B. .	1882	56,46	19 746	4 835	12 023	9 769	27 400	480	173 418	3 035
	gegen	1881	—	— 980	— 143	— 216	+ 72	+ 1 105 (— 2 512)	+ 19 (— 45)	+ 9 710 (— 37 411)	+ 172 (— 663
16	OberlausitzerEisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1882	151,14	22 514	12 302	24 700	34 840	61 540	407	428 430	2 835
	gegen	1881	—	— 660	— 1 191	— 809	— 4 744	— 5 553 (+ 7 400)	— 37 (+ 49)	— 367 (+ 41 572)	— 2 (+ 275
17	Oberschlesische Eisenb. a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Oppeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1882	827,26	393 962	701 109	464 477	2 476 601	3 391 115	4 099	23 346 675	28 251
	gegen	1881	+ 2,80	+ 17 889	+ 26 295	+ 8 143	+ 109 335	+ 84 149 (+241 877)	+ 88 (+ 279)	+ 934 792 (+1694462)	+1 067 (+ 1989
	b) Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	1882	211,08	94 432	141 020	154 443	396 086	632 561	2 997	4 448 579	21 075
	gegen	1881	—	— 4 433	+ 34 618	— 11 057	— 11 947	— 27 679 (— 3 379)	— 131 (— 16)	+ 21 186 (+ 67 908)	+ 101 (+ 321
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische Zweigbahn	1882	375,78	206 418	147 033	213 735	379 897	706 701	1 881	4 486 573	11 939
	gegen	1881	—	+ 570	— 7 833	— 1 653	+ 13 329	+ 14 951 (+ 26 529)	+ 40 (+ 71)	+ 162 501 (+326 268)	+ 432 (+ 868
	d) Stargard-Posener E. .	1882	172,31	42 335	42 917	64 763	127 216	238 580	1 385	1 717 813	9 969
	gegen	1881	—	— 73	+ 15 340	— 5 889	+ 11 720	+ 62 (— 9 165)	+ 1 (— 53)	— 5 285 (— 46 315)	— 31 (— 26
18	Rhein-Nahe Eisenbahn . (v. 2 f. verwaltet)	1882	121,59	137 900	65 900	99 900	162 900	280 800	2 309	1 824 088	15 002
	gegen	1881	—	— 4 319	+ 4 418	— 3 196	+ 11 078	— 8 055 (— 22 119)	— 67 (— 182)	+ 53 328 (+ 29 600)	+ 439 (+ 24
19	Zittau-Reichenberger E.	1882	26,40	32 353	16 495	19 168	32 604	57 305	2 171	368 657	13 964
	gegen	1881	—	+ 2 893	— 2 305	+ 1 183	— 580	+ 567 (+ 5 961)	+ 22 (+ 226)	+ 11 642 (+ 8 810)	+ 441 (+ 33
	Summa A. II.	1882	3 052,96	—	—	—	—	6 900 163	2 260	47 093 652	15 430
	gegen	1881	+ 12,80	—	—	—	—	— 66 768 (+203 210)	— 32 (+ 57)	+ 944 512 (+1891667)	+ 250 (+ 56
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
20	Altona-Kieler Eisenbahn	1882	288,35	289 504	62 037	335 268	290 745	671 545	2 329	4 016 380	13 929
	gegen	1881	—	— 2 295	+ 523	— 7 408	— 2 385	— 9 752 (+ 26 998)	— 34 (+ 94)	+ 90 887 (+374 146)	+ 315 (+1 29
21	Berlin-Hamburger E. .	1882	446,41	203 244	63 196	460 211	644 585	1 286 520	2 882	9 586 911	21 694
	gegen	1881	+ 6,30	— 46 862	— 20 496	+ 3 181	— 53 879	— 25 121 (— 33 833)	— 98 (— 118)	— 355 142 (—213 324)	— 896 (— 57
22	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1882	601,96	265 878	225 176	368 531	671 122	1 146 054	1 904	7 274 308	12 084
	gegen	1881	—	— 4 583	+ 1 473	— 11 613	+ 34 986	+ 35 041 (+ 21 286)	+ 58 (+ 35)	+ 241 190 (+220 460)	+ 400 (+ 36
23	Dortm.-Gronau-Ensch. E.	1882	99,26	31 391	53 869	17 073	66 706	93 659	941	643 171	6 463
	gegen	1881	—	+ 3 014	+ 9 622	+ 1 022	+ 5 510	— 8 349 (+ 3 238)	— 84 (+ 30)	— 49 760 (+ 51 120)	— 500 (+ 49
24	Holsteinische Marschb. .	1882	96,50	41 158	11 390	40 581	25 875	70 570	731	454 157	4 706
	gegen	1881	—	— 700	+ 629	+ 217	— 251	— 34 (+ 3 229)	— 1 (+ 33)	+ 25 603 (+ 45 399)	+ 265 (+ 47
25	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1882	110,69	99 551	51 274	140 796	201 180	363 926	3 288	2 157 746	19 494
	gegen	1881	—	+ 2 728	+ 2 781	+ 1 453	+ 8 094	+ 7 715 (+ 24 523)	+ 70 (+ 222)	+ 177 654 (+291 788)	+1 605 (+2 63
26	Marienburg-Mlawkaer E.	1882	143,03	22 622	33 593	35 117	143 410	196 371	1 373	1 671 857	11 689
	gegen	1881	—	— 2 384	+ 12 496	+ 761	+ 64 656	+ 70 212 (+ 68 621)	+ 491 (+ 480)	+ 842 912 (+827 017)	+5 893 (+5 78
27	Nordhausen-Erfurter E.	1882	131,06	40 330	20 548	37 960	47 793	94 531	721	687 377	5 245
	gegen	1881	—	— 3 208	— 2 106	— 3 498	— 6 169	— 25 105 (— 17 264)	— 192 (— 132)	— 110 270 (— 96 582)	— 841 (— 73
28	Oels-GnesenerEisenbahn	1882	159,71	28 361	12 827	36 600	45 234	96 490	604	678 298	4 247
	gegen	1881	—	— 1 726	+ 1 580	— 972	+ 3 712	+ 2 740 (+ 2 721)	+ 17 (+ 17)	+ 28 069 (+ 29 922)	+ 176 (+ 18
29	Ostpreussische Südbahn	1882	242,84	99 050	47 100	111 849	247 481	371 330	1 529	2 771 535	11 413
	gegen	1881	—	+ 14 540	+ 21 359	+ 2 905	+ 113 824	+109 970 (+136 892)	+ 453 (+ 564)	+ 1048063 (+1145043)	—4 316 (+4 71
30	Posen-Kreuzburger E. .	1882	203,70	30 364	34 500	43 474	112 063	169 831	834	1 108 458	5 442
	gegen	1881	—	+ 27	+ 11 416	— 525	+ 31 588	+ 33 048 (+ 30 440)	+ 163 (+ 150)	+ 98 313 (+121 616)	+ 483 (+ 59
31	Rechte-Oder-UferEisenb.	1882	317,99	103 502	148 532	125 960	622 530	816 490	2 568	5 518 131	17 353
	gegen	1881	—	— 4 686	+ 11 410	— 12 614	+ 59 410	+ 52 796 (+ 78 260)	+ 166 (+ 246)	+ 98 086 (+187 903)	+ 308 (+ 5
32	Schleswigsche Eisenb. .	1882	233,43	68 709	13 895	123 463	109 920	255 551	1 095	1 621 123	6 945
	gegen	1881	—	— 771	— 3 226	+ 77	— 1 653	— 2 209 (+ 2 736)	— 9 (+ 12)	— 71 033 (+ 55 992)	— 304 (+ 2
33	Tilsit-Insterburger E. .	1882	53,82	14 786	7 051	21 364	21 265	51 241	952	306 782	5 700
	gegen	1881	—	— 179	+ 1 169	— 227	— 183	+ 1 418 (+ 2 837)	+ 26 (+ 53)	+ 10 338 (+ 10 793)	+ 192 (+ 2
34	Unterelbesche Eisenb. .	1882	105,40	48 978	3 304	57 841	13 623	73 458	697	364 283	3 456
	gegen	1881	+ 50,10	+ 20 014	+ 1 600	+ 34 453	+ 4 136	+ 39 381 (+ 39 506)	+ 81 (+ 83)	+ 256 547 (+256 640)	— 546 (— 5
35	Braunschweigische E. .	1882	344,34	—	—	300 543	498 439	887 287	2 577	5 157 890	14 979
	gegen	1881	—	—	—	— 4 081	— 27 674	+ 14 364 (+ 70 059)	+ 42 (+ 204)	— 126 771 (—186 208)	— 368 (— 5
36	Eutin-Lübecker Eisenb.	1882	33,00	26 322	3 122	21 786	9 542	35 390	1 072	170 310	5 161
	gegen	1881	—	+ 2 051	+ 414	+ 453	+ 1 625	+ 3 520 (+ 6 698)	+ 106 (+ 203)	— 2 083 (+ 12 699)	— 63 (+ 3
37	Hessische Ludwigsbahn: a) nicht garant. Linien	1882	527,26	536 782	218 122	566 080	579 200	1 204 037	2 284	7 201 449	14 441
	gegen	1881	+ 55,68	+ 65 948	+ 18 255	+ 26 916	+ 18 585	+ 44 631 (+ 78 967)	— 175 (— 102)	+ 441 614 (+613 317)	+ 107 (+ 4
	b) garantirte Linien .	1882	179,15	122 371	60 701	63 052	68 366	135 193	755	898 097	5 013
	gegen	1881	—	+ 3 922	+ 9 665	+ 1 569	+ 11 123	+ 12 871 (+ 10 672)	+ 72 (+ 60)	+ 79 969 (+ 78 272)	+ 446 (+ 4
38	Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn .	1882	349,17	123 133	37 872	235 646	204 913	470 159	1 347	2 703 175	7 742
	gegen	1881	—	+ 1 339	+ 7 395	+ 2 676	+ 26 295	+ 30 861 (+ 28 788)	+ 89 (+ 83)	— 110 984 (— 65 478)	— 318 (— 1
39	Saal-Eisenbahn	1882	74,80	46 133	16 206	41 461	37 955	88 818	1 187	503 379	6 730
	gegen	1881	—	— 5 803	+ 4 180	+ 1 016	+ 5 598	+ 5 790 (+ 19 043)	+ 77 (+ 254)	+ 19 461 (+ 96 995)	+ 261 (+1 2
40	Weimar-Geraer E. . . .	1882	68,65	32 578	12 550	39 018	25 139	66 044	962	385 788	5 620
	gegen	1881	—	— 452	+ 1 916	+ 26	+ 2 501	+ 2 057 (+ 4 718)	+ 30 (+ 69)	+ 15 620 (+ 39 314)	+ 228 (+ 5
41	Wernshausen-Schmalkaldener E.	1882	7,00	2 815	2 733	1 044	4 147	5 581	797	34 160	4 880
	gegen	1881	—	— 330	+ 254	— 107	+ 1 103	+ 1 006 (+ 1 450)	+ 143 (+ 207)	+ 6 706 (+ 7 389)	+ 958 (+1 0
42	Werra-Eisenbahn . . .	1882	172,00	67 869	39 372	118 722	176 488	319 510	1 858	1 824 066	10 605
	gegen	1881	—	+ 2 432	+ 2 814	+ 7 776	+ 15 046	+ 22 922 (+ 31 088)	+ 134 (+ 181)	+ 103 400 (+181 336)	+ 601 (+1 0
	Summa A. III.	1882	4 989,52	—	—	—	—	8 969 586	1 798	57 738 921	11 649
	gegen	1881	+ 112,08	—	—	—	—	+ 419 773 (+ 641 673)	+ 45 (+ 91)	+ 2758189 (+4085569)	+ 311 (+ 5
	Summa A.	1882	29 036,55	—	—	—	—	73 372 261	2 527	473 350 767	16 345
	gegen	1881	+ 408,02	—	—	—	—	+1974823 (+4141733)	+ 33 (+ 109)	+19407920 (+30819423)	+ 470 (+ 8

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Bahnen untergeordneter Bedeutung.										
. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
tenburg-Zeitzer E. . .	1882	25,15	17 817	36 930	7 403	51 396	65 682	2 612	450 522	17 913
gegen	1881	—	+ 1 298	+ 2 059	+ 425	— 504	— 835 (+ 6 555)	— 33 (+ 261)	+ 14 590 (+ 59 967)	+ 580 (+2384)
ıschwitz-Meuselwitzer	1882	27,79	17 764	21 940	7 035	27 912	41 428	1 491	293 224	10 551
isenbahn gegen	1881	—	+ 13	+ 674	— 69	+ 1 677	— 1 308 (+ 5 596)	— 47 (+ 202)	+ 37 111 (+ 90 974)	+1335 (+3273)
Summa B. I.	1882	52,94	—	—	—	—	107 110	2 023	743 746	14 049
gegen	1881	—	—	—	—	—	— 2 143 (+ 12 151)	— 41 (+ 229)	+ 51 701 (+ 150 941)	+ 977 (+2852)
. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
ıchen-Jülicher E. . .	1882	28,97	17 929	60 664	4 656	43 131	56 803	1 961	370 234	12 780
gegen	1881	—	— 8 669	+ 8 315	— 2 853	+ 2 472	+ 271 (— 729)	+ 10 (— 25)	+ 23 216 (+ 25 749)	+ 801 (+ 889)
tdamm-Colberger E. .	1882	122,13	21 064	3 734	25 700	18 531	46 559	381	85 997	2 447
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
'eslau-Warschauer E. .	1882	55,34	14 308	10 602	14 092	19 128	35 975	650	251 162	4 539
gegen	1881	—	— 1 849	+ 1 303	— 1 258	+ 2 850	+ 1 692 (+ 3 043)	+ 31 (+ 55)	+ 27 244 (+ 31 860)	+ 493 (+ 576)
'efelder Eisenbahn . .	1882	59,89	43 799	5 534	15 716	7 095	25 668	429	173 824	3 204
gegen	1881	+ 7,80	+ 9 348	+ 2 409	+ 5 274	+ 3 090	+ 10 057 (+ 10 057)	+ 129 (+ 129)	+ 57 514 (+ 57 514)	+ 649 (+ 649)
ılberstadt-Blankenbur-	1882	24,50	17 540	8 550	8 780	12 450	22 830	932	122 660	5 007
er Eisenbahn gegen	1881	—	+ 257	+ 1 655	+ 206	+ 2 602	— 34 (— 2 357)	— 1 (— 96)	— 6 008 (— 1 632)	— 245 (— 66)
el-Eckernförde-Flens-	1882	78,80	38 113	2 938	37 590	10 392	48 622	617	218 772	2 776
urger Eisenb. gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
'eis-Oldenburger E. .	1882	24,00	6 559	1 232	4 261	2 744	7 152	298	37 382	1 558
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
estholsteinische E. . .	1882	89,50	20 941	6 616	18 521	17 260	36 110	403	206 646	2 309
gegen	1881	—	+ 445	+ 1 859	+ 1 130	+ 3 348	+ 4 354 (+ 5 198)	+ 48 (+ 58)	+ 30 616 (+ 34 020)	+ 342 (+ 380)
Summa B. II.	1882	483,13	—	—	—	—	279 719	579	1 466 677	3 756
gegen	1881	+ 232,73	—	—	—	—	+ 118 673 (+ 117 545)	— 64 (— 69)	+ 474 733 (+ 489 662)	— 312 (— 251)
Summa B.	1882	536,07	—	—	—	—	386 829	722	2 210 423	4 985
gegen	1881	+ 232,73	—	—	—	—	+ 116 530 (+ 129 696)	— 169 (— 126)	+ 526 434 (+ 640 603)	— 689 (— 305)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Fortsetzung der Tarif-Bekanntmachungen.

Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr. Mit Giltigkeit vom 20. September a. c. wird die Station Küps der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in das Tarifheft I des vorbezeichneten Verkehres aufgenommen.

Die Frachtsätze für diese Station berechnen sich dergestalt, dass die in Schnitt-Tariftabelle V, Abtheilung B nachgewiesenen Theilfrachtsätze für Hochstadt um je 5 Markpfennige pro 100 kg erhöht werden, während die im Haupttarife sowie im Nachtrag I vorgesehenen Theilfrachtsätze der Schnitt-Tariftabelle V, Abtheilung A ungeändert auch für den Verkehr mit Küps zur Anwendung gelangen. Wien, den 2. September 1882. Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1691)

Der im Hamburg-Pommerschen Eisenbahnverbande zwischen Casekow und Hamburg L. B. E. und B. H. E. bestehende Frachtsatz für Eilgut von 7,10 *M.* wird mit Wirkung vom 12. October cr. auf 7,70 *M.* erhöht. Schwerin, den 4. September 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft. (1692)

In den Nachbartarif der Berlin-Görlitzer, Halle-Sorau-Gubener und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom 10. September 1877 wurden für den Verkehr zwischen Neu-Cunersdorf M. P. E. und der diesseitigen Station Spremberg directe Tarifsätze für alle Classen mit Gültigkeit vom Tage dieser Bekanntmachung ab eingeführt.

Die neuen Tarifsätze sind bei den genannten beiden Stationen und in unserm Verkehrsbüreau zu erfahren. Berlin, im August 1882. Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (1693 J)

Mit dem 5. September cr. tritt von Trebnitz nach Cüstriner Vorstadt für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquetts in Wagenladungen von je 10 000 kg ein **Ausnahmetarif** von 0,13 *M.* pro 100 kg in Kraft. Bromberg, den 2. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1695 J)

Mit dem 1. September d. J. tritt der II. Nachtrag zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, giltig vom 15. April 1882 ab, für den **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverband** in Kraft. Bromberg, den 30. August 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung (1696 J)

Am 1. October cr. tritt zum Staatsbahntarife zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrh.) andererseits vom 1. Mai cr. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend: Abänderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Kilometer-Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu in den Verband aufgenommenen Stationen Groesbeek, Niederbreisig, Nymegen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrh.) und Kunigundenweiche, Lossen und Schoppinitz der Oberschlesischen Eisenbahn, Ergänzung des Ausnahmetarifs 2b für Eisen und Stahl, bereits publicirte vom 10. August bezw. 20. September cr. ab eingetretene Erhöhungen der Entfernungen für einige Relationen, ferner anderweite Bestimmungen bezüglich Einrechnung der Zollabfertigungsgebühren sowie Berichtigungen.

Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zum Preise von 0,20 *M.* käuflich zu haben. Breslau, den 31. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1697)

Am 1. October cr. tritt zum Staatsbahntarife zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrh.) andererseits vom 1. Mai cr. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend: Abänderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Kilometer-Entfernungen bezw. Frachtsätze für eine Anzahl neuer in den Verband aufgenommenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) bezw. der Oberschlesischen Eisenbahn, Ausscheidung der Station Herne H. aus dem Verkehre bereits publicirte vom 1. October cr. ab eintretende Erhöhungen der Entfernungen für mehrere Relationen, ferner anderweite Bestimmungen bezüglich Einrechnung der Zollabfertigungsgebühren sowie Berichtigungen.

Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zum Preise von 0,20 *M.* käuflich zu haben. Breslau, den 31. August 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1698)

K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Am 15. September l. J. tritt ein Ausnahmetarif für den Transport von Hornvieh in Wagenladungen von den gesellschaftlichen Oest. Stationen nach Wien (St. Marx) in Kraft.

Dieser Tarif kann bei den Verkehrsdirectionen in Wien, I. Pestalozzigasse 8 bezogen werden. (1699 RM)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Personen- und Gepäcktarif ist mit Gültigkeit vom 10. September d. J. ab der 7. Nachtrag zur Ausgabe gelangt, welcher Bestimmungen wegen Gültigkeit der Retour-Billets von bezw. nach Berlin über die verschiedenen Routen nördlich von Frankfurt a/M., neue Retour-Billetpreise etc. zwischen Eisenach und Frankfurt a/M.-Ostbahnhof und eine Berichtigung enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, bei welchen auch der qu. Nachtrag zum Preise von 0,05 *M.* käuflich zu

haben ist. Erfurt, den 26. August 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1700)

Rumänische Eisenbahnen. Am 31. August 1882 tritt der Nachtrag I zum Theil II des Localgütertarifs vom 25. März in Kraft. Bukarest, den 31. August 1882. (1701)

Der für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr via Brenner mit Gültigkeit ab 1. Juni l. J. erschienene II. Nachtrag zum Tarif vom 1. October 1880 tritt mit Wirkung vom 6. September cr. ausser Kraft.

Gleichzeitig erlöschen die directen Frachtsätze via Brenner des Tarifs vom 1. October 1880 nebst Nachträgen für den Verkehr von und nach jenen Stationen, für welche der ab 6. September cr. gültige Theil III des Deutsch-Italienischen Tarifs auf Seite 1—20 Instradirung via Gotthard vorschreibt. München, den 2. September 1882. Generaldirection der K. B. Verkehrs-Anstalten, Betriebs-Abtheilung. (1702)

2. Eröffnungen etc.

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. September cr. wird die Flügelbahn Inowrazlaw-Montwy mit Ausschluss der Station Montwy selbst für den Güterverkehr der an dieser Bahn belegenen Etablissements eröffnet. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Expeditionen zu erfahren. Breslau, den 31. August 1882. Königliche Direction. (342)

3. Verkehrswiederaufnahme.

Erzherzog Albrechtbahn. Die in Folge Hochwassers seit 19. August cr. auf der Strecke Stryj-Stanislau entstandene Verkehrsstörung ist nunmehr so weit behoben, dass mit 3. September an Reisende und deren Gepäck die ganze Strecke Lemberg bis Stanislau mit Umsteigen bei der Unterbrechungsstelle zwischen Stryj und Mocszyn passiren können.

Die Eil- und Frachtgüter werden vom obigen Tage an bis auf Weiteres nur in der Strecke Lemberg-Stryj einerseits und Mocszyn-Stanislau andererseits befördert werden. Lemberg, am 3. September 1882. Der Betriebsleiter.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Die durch Hochwasser auf unserer Oesterr. Linie hervorgerufene Verkehrsstörung ist nunmehr behoben und seit heutigem Tage auch der Frachtenverkehr, sonach der Gesammtverkehr auf der ganzen Linie ohne Beschränkung wieder freigegeben. Wien, am 1. September 1882. Die Centralleitung.

4. Stationsverwaltung.

Oberschlesische Eisenbahn. Am 15. September cr. wird die Haltestelle Groschowitz zur Station erhoben, und findet von diesem Tage ab daselbst unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden sowie von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern statt. Tariftabellen sind bei den Stationscassen gratis zu haben. Breslau, den 30. August 1882. Königliche Direction. (343)

5. Submissionen.

Submission auf Ausführung der Glaser-, Maler- und Tapeziererarbeiten zum Empfangsgebäude in Northeim. Eröffnung der Offerten am 13. September cr., Vormittags 11 Uhr bei der unterzeichneten Behörde, deren Büreauvorsteher Ulrich Bedingungen gegen 0,60 ℳ versendet. Cassel, den 30. August 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Cassel). (344)

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von Elf Stück Normal-Tender-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen und den dazu erforderlichen Reservestücken, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Bureau hierselbst offen und können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 3 ℳ von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Freitag, den 15. September 1882, Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven" frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Bureau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 26. August 1882. Königliche Eisenbahndirection. (336)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Es soll die Lieferung von:

a) 26 000 Stück eichenen } Bahnschwellen,
b) 43 000 „ kiefernen }
c) 5 800 lfde. Meter eichenen Weichenschwellen,
d) 500 Stück Telegraphen-Stangen

in öffentlicher Submission vergeben werden.

Preis-Offerten sind versiegelt, frankirt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu dem auf Donnerstag, den 21. September cr., Vormittags 11 Uhr in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Zimmer No. 43 anberaumten Termine einzureichen.

Die Bedingungen können in unserer Registratur, Zimmer No. 35 eingesehen, auch gegen Erlegung von 50 ₰ daselbst in Empfang genommen werden. Breslau, den 29. August 1882. Directorium. (341)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 70. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. September 1882.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro August 1882“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 17 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Dieser Nummer liegt Nachtr. I zum Verzeichniss der im Vereinsgebiete bestehenden Lieferfrist-Verlängerungen bei.

Ein Eisenbahnunfall in Nordamerika.*)

Die in Amerika gepflogene Erhebung dieses Unfalls ist weit entfernt, denselben nach allen Richtungen klar zu stellen und es ist die Tendenz sehr merkbar, die Ursachen auf anderen Gebieten zu suchen, das zunächst liegende aber möglichst zu ignoriren. Wem die Amerikanischen Verhältnisse bekannt sind, dem wird es ferner klar sein, dass dieser Fall nicht so grosses Aufsehen hervorgerufen hätte, wenn der betreffende Zug nicht von Senatoren benutzt gewesen wäre und der Senat sich in Folge dessen nicht der Sache bemächtigt hätte. In Oesterreich wurde seiner Zeit ein Eisenbahnunfall, wenn auch anderer Art, durch den auch Abgeordnete des Reichsrathes getroffen wurden, bekanntlich Urheber des ausserordentlich strengen Haftgesetzes.

Vom technischen Standpunkt aus kann über die unmittelbare und erste Ursache des obigen Falls kein Zweifel herrschen und besteht dieselbe in der unvorhergesehenen und unbeabsichtigten automatischen Bremsung des Zuges auf offener Strecke und ist dieser Fall sowie jene in Elstree 1874, Paris Gürtelbahn 1878, Bleamoortunnel der Midlandbahn 1880, Blackburn 1881, und andern höchlich geeignet über manche Eigenschaften der neuen Bremssysteme zum Nachdenken anzuregen und insbesondere den Werth der Automaticität ins rechte Licht zu stellen. Die Automaticität jedes Bremssystems, dessen Agens die Luft ist, bedingt die Aufspeicherung dieses Agens in Reservoirs an jedem zu bremsenden Fahrbetriebsmittel, also bei Hochdruck-Bremssystemen der comprimirten —, bei Vacuum-Bremssystemen der verdünnten Luft; nachdem die beabsichtigte Bremsthätigkeit nur durch Oeffnung dieser Reservoirs und Austritt des Agens (resp. Eintritt der atmosphärischen Luft) erreichbar ist, so muss jede an den vielseitigen Dichtungsstellen, Ventilen etc. eintretende Undichtheit oder Communication mit der atmosphärischen Luft eine gleiche Bremswirkung hervorrufen. Dieses Vorkommniss ist namentlich bei Hochdruckbremsen ein so zu sagen unausbleibliches, weil der hohe Druck, die grosse Zahl der Dichtungsstellen, die Erschütterungen im Gange der Fahrzeuge, die ofte Lösung, Ein- und Auskuppelung solcher Stellen, solche Vorkommnisse befördern helfen. Es ist also in erster Reihe die Automaticität, in zweiter der hohe Druck der comprimirten Luft zu den directen Ursachen zu zählen, welche die Verlässlichkeit des Bremssystems wesentlich erschüttern.

Es war allerdings nicht zu erwarten, dass diese Seite der Frage mit Bezug auf den obigen Unfall in Amerika in der nöthigen Objectivität erörtert werde, nachdem die Bremssysteme mit obigen Eigenschaften dort fast allgemein herrschen; ganz eigenthümlich nimmt sich die Schlussbetrachtung in dem Erhebungsberichte des Specialcomités aus, nämlich, „dass es sehr wünschenswerth sei, so weit möglich und angemessen, an Stelle menschlicher Verrichtung mechanische Mittel in Anwendung zu bringen und diese Mittel aufs Höchste zu vereinfachen“.

*) Siehe No. 56 dieses Blattes vom 24. Juli 1882.

Nachdem die Automaticität jedes Bremssystem complicirter gestaltet, so liegt es nahe, dass man sich bei der Wahl eines Bremssystems hierüber klar werden muss. Emil Tilp.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 4. Septbr. 1882. (Bahnhof-Restaurationen. Drei Localbahnen. Eilgutbeförderung. Mehltarif-Enquête. Neue Personenwagen. Industrie und Strassenbahn. Juli-Einnahmen. Westlicher Export. Börsen-Notiz.)

Die Verpachtung sämmtlicher Bahnhofrestaurationen von Wien nach Wörgl, welche seitens der Direction für den Staatseisenbahnbetrieb an die einen Grafen und einen Monsignore in ihrem Präsidium zählende Landesproductengesellschaft erfolgt sein soll, hat eine Frage von nicht unbedeutender Tragweite angeregt. Es ist die Theuerung und Unzulänglichkeit unserer Eisenbahnrestaurationen, welche mit ein Grund unseres ungenügenden Personenverkehrs ist. Der Reisende soll nicht der Ausbeutung der Bahnhofrestaurants schutzlos überlassen werden; die Verwaltungen müssen in ihrem eigenen Interesse strenge darauf sehen, dass die Preise wirklich ortsübliche seien und das dafür Gebotene denselben entspreche. Sehen wir von den auf der Südbahn und den westlichen Staatsbahnen, von den Verwaltungen selbst gebauten, trefflichen Hôtels ab, so sollten es die Bahnverwaltungen, welche sich den Luxus einer derartigen Vorsorge für das leibliche Wohl ihrer Passagiere nicht gestatten dürfen, an der diesfälligen nöthigen Ueberwachung nicht fehlen lassen. Ob eine Actiengesellschaft zur Ausübung eines Restaurationsgeschäftes auf Bahnhöfen geeignet und nicht vielmehr zu befürchten sei, dass der Unternehmergewinn in Folge der nothwendigen Betreibung dieses Geschäftes durch Subpächter oder andere am Risico betheiligte Personen die Preise zum Nachtheile der Reisenden hinaufschrauben werde, bleibt allerdings noch abzuwarten. Wir haben es mit einem Experimente zu thun, welches in solcher Ausdehnung das Verdienst der Neuheit für sich hat.

Drei Concessionen für Localbahnen wurden unter Gewährung der durch das Gesetz v. 25. Mai 1880 (R.-G.-B. 56) zulässigen Begünstigungen ertheilt. Der Südbahngesellschaft wurde das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Südbahnstation Liesing über Perchtoldsdorf und Rodaun nach Kaltenleutgeben verliehen; die Südbahn ist verpflichtet, den Bau der Eisenbahn sofort zu beginnen und bis längstens 1. Juli 1883 zu vollenden. Ferner wurde der Firma Krauss & Co. in München und Linz das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn (Dampftramway) auszuführenden Locomotiveisenbahn von Hietzing bei Wien über Lainz, Speising, Mauer und Rodaun nach Perchtoldsdorf verliehen; der Concessionär ist verpflichtet, den Bau binnen längstens ein und einem halben Jahre zu vollenden. Endlich wurde der Oesterr. Localeisenbahngesellschaft in Prag die Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von der Nord-

bahnstation Pohl nach Wsetin ertheilt; diese Bahn muss innerhalb zweier Jahre dem Betriebe übergeben werden.

Die Beförderung von „Eilgut" mit Schnellzügen wurde vom Oesterreichischen Handelsministerium der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft dahin gestattet, dass für Eilgüter überhaupt, wenn deren Beförderung mit Courier-, Eil- oder Schnellzügen vom Versender beansprucht wird und diese Art der Beförderung mit Rücksicht auf die Verhältnisse des betreffenden Zuges zulässig ist, ein Zuschlag von 50 pCt. zu den normalen Eilgut-Tarifen zur Einhebung gelange.

An der Tarif-Enquête für Mehl und Mahlproducte betheiligten sich in der fortgesetzten Comité-Berathung die Vertreter der Bahnen äusserst lebhaft. Zunächst war dies bei Verhandlung der Frage über die Differentialtarife der Fall. Hier ergriff Oberinspector Packeny (Südbahn) das Wort, um diese Frage, wie er betonte, vom academischen Gesichtspunkte zu besprechen. Das Wesen und die Berechtigung der Differentialtarife basiren, wie er des Weiteren ausführte, in der Nutzfrage, d. i. in dem Nutzeffecte des Tonnenkilometers mit Rücksicht auf den Kostenpunkt, und hiermit in Verbindung stehe die Verbilligung der Leistung auf grosse Distancen. Auch haben sämmtliche neuere Bahnen das Princip der Zonen- oder Differentialtarife angenommen. Wohl seien durch Outrirung dieses Principes Missstände zu Tage getreten, aber diese Outrirung sei ein bereits überwundener Standpunkt. Eine Beseitigung des Principes der Differentialtarife sei ganz unmöglich, aller Aufschwung industrieller Städte und Etablissements beruhe auf demselben, und etwaige hieraus resultirende Uebelstände werden sich auf dem Wege der Billigkeit, welcher die Bahnen gewiss Rechnung tragen, stets lösen lassen. Auf die Frage des Referenten, wie es nun komme, dass auf den deutschen Bahnen mit den Differentialtarifen im Grossen und Ganzen gebrochen sei, erwidert Redner: Dies rege die Frage an, ob denn die deutsche Handelspolitik überhaupt die richtige ist. Frankreich, ein gewiss hoch entwickelter Industriestaat, habe ein ganz colossales Differentialtarifsystem, und selbst bei den deutschen Bahnen gebe sich bereits eine lebhafte Opposition gegen die herrschende Tarifpolitik kund. In der Frage der Theilsendungen griff Centralinspector Dietzschold (Nordbahn) in die Discussion ein, in Folge dessen auch die diesbezüglich vorgelegten Anträge modificirt wurden. Besonders lebhaft gestaltete sich die Debatte bei Behandlung der Frage der Re-Expedition, das ist der Tarifrückvergütung für Getreide, welches im gebrochenen Verkehre als Mahlproduct weiterbefördert wird. Der Delegirte der Karl-Ludwigbahn, Hofrath R. v. Sochor, betonte im Wesentlichen die Schwierigkeit des Nachweises der Identität des vermahlenen Getreides mit dem aufgegebenen Rohproducte und warnte vor Fassung von Beschlüssen, welche die Aufhebung der Re-Expedition überhaupt zur Folge haben könnten. Die Comitémitglieder und die Experten stellten dagegen die Nothwendigkeit des Identitätsnachweises überhaupt in Abrede und wiesen auf das analoge Vorgehen der Finanzbehörde in Bezug auf Zollrestitution beim Mehlexporte hin. Die angenommenen Anträge lauten und zwar mit Hinweglassung aller Details bezüglich einzelner Stationen und insbesondere des Ungar. Vertrages mit der Oesterr. Staatsbahn wie folgt:

Die Differentialtarife sollen im Allgemeinen beibehalten und als Einheitssätze die Deutschen Tarifsätze angenommen werden. In keinem Falle dürfe jedoch eine Ueberschreitung der Ungarischen Tarifsätze eintreten, und sollten diese eine Bewegung nach abwärts erfahren, so solle in gleichem Maasse eine Herabsetzung auch bei den Oesterreichischen Tarifen erfolgen. Der Wagenladungstarif soll für Sendungen von Hülsenfrüchten und Mehl von 5000 kg an Geltung haben. Mehlsendungen Eines Versenders nach Einem Orte, welche zusammen 10 000 kg betragen, sollen, unter gehöriger Bezeichnung der Theilsendungen und gleichzeitig zur Aufgabe gebracht, zum Wagenladungstarife befördert werden, auch wenn sie an verschiedene Adressaten — jedoch höchstens vier — und mit mehreren Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden.

In den internen Tarifen soll bei directer Aufgabe die Gesammtlänge der durchlaufenden Strecke, auch wenn mehrere Bahnen an derselben participiren, die Grundlage der Tarifzone bilden und keine Manipulationsgebühr eingehoben werden. Directe Tarife sollen auch für Nebenstationen giltig sein.

Die Rückvergütung im gebrochenen Verkehre bei Re-Expeditionen soll auch zwischen Rohproduct und aufgearbeitetem Getreide (Mahlproducte) Geltung haben. Die Re-Expeditionsfrist bei Mehl soll auf zwei Monate ausgedehnt werden. Die Auf- und Abladegebühr soll nicht eingehoben werden, wenn die Bahn auf Verlangen der Partei das nöthige Personal nicht beistellt und diesbezügliche Leistungen von der Partei selbst besorgt werden. Die Manipulationsgebühren sollen auf 2 kr. per 100 kg herabgesetzt werden. Für Verbindungsbahnen sollen keine höheren Frachtsätze eingehoben werden, als für die durch dieselben verbundenen Bahnen. Verbindungsbahnen sollen in die directen Tarife einbezogen werden. Die inländischen Lagerhäuser sollen mit den ausländischen in Bezug auf die Tarifirung gleichgestellt werden.

Die Regierung wird aufgefordert, in allen jenen Fällen, wo unwiderleglich nachgewiesen ist, dass die Industrie oder der Handel durch Maassnahmen einer Transportunternehmung in einer für das Volkswohl empfindlichen Weise leidet, dieselben auf Grund des dem Staate zustehenden Hoheits- und Nothrechtes selbstständig unter Berücksichtigung der gerechten Interessen der betreffenden Transportunternehmung abzuändern oder zu beseitigen, im Falle die vorher zu pflegenden Unterhandlungen nicht zu dem von der Regierung erstrebten Ziele führen.

In einem eventuellen Vertrage zwischen der Oesterreichischen Regierung und der Staatsbahn soll bestimmt werden, dass alle Vortheile und Ausnahmsbegünstigungen, welche durch die Tarife den Ungarischen Verfrachtern gewährt werden, auch den Oesterreichischen Verfrachtern zugestanden werden müssen.

Neue Eisenbahn-Personenwagen werden auf den Ungarischen Staatsbahnen eingeführt, indem von dem Englischen System der abgetheilten Coupés auf die Amerikanischen Waggons mit dem Durchgang der Länge nach übergegangen wird. Die Wagen I. Classe bestehen aus drei Abtheilungen mit je sechs Plätzen in den beiden äusseren und mit vier Plätzen in der mittleren Abtheilung. Die Sitze sind mit rothem Sammet gepolstert, die Wände dagegen mit Nussholz ausgelegt, während die Zwischenräume Spiegel decken. Die eine Seite der Mittel-Abtheilung füllt ein mit allem Comfort ausgestattetes Waschzimmer mit Toilette aus, welches sehr sinnreich versteckt angebracht ist. Die Sitze sind sehr leicht zu bequemen Schlafplätzen umzuwandeln. Ueberall ist die grösste Nettigkeit und der beste Geschmack mit Europäischer Bequemlichkeit vereinigt. Auch Wagen III. Classe des gleichen Systems sind bereits in Verkehr. Diese bieten den Reisenden auch die möglich grösste Bequemlichkeit. Der Eingang in dieselben ist auch an beiden Enden und befinden sich ausser der vorzüglichen Heizung auch in diesen Coupés Toiletten. Nachdem Waggons II. Classe dieses neuen Systems noch nicht in Verkehr sind, so ist der Zugsführer noch immer gezwungen, auf dem gefährlichen Laufbrette während der Besorgung seiner Obliegenheiten herum zu gehen. Nach Einführung der neuen Wagen II. Classe wird dieses nothwendige Uebel beseitigt sein und kann der Zugsführer den ganzen Zug im Innern passiren. Die Wagen I. Classe wurden in der Ganz'schen Fabrik hergestellt, und erfreut sich das in Triest ausgestellte Exemplar dieser Wagen des grössten Beifalls, wie es denn übrigens auch den Neid der an schlechte Waggons gewöhnten Italiener zu erregen nicht verfehlt. Die Wagen III. Classe liefert die Fabrik der Staatsbahnen selbst.

Die technisch-polizeiliche Begehung der von der Station Nagysáros der Kaschau-Oderberger Bahn bis zu dem Etablissement der dortigen Mühlen-Actiengesellschaft geführten Industriebahn fand bereits statt, wobei die Bahn in gutem Zustande befunden und zu deren Eröffnung die Bewilligung seitens der Begehungscommission an Ort und Stelle ertheilt wurde. Diese Bahn hat die genannte Mühlen-Actiengesellschaft auf eigene Kosten gebaut und wird dieselbe ausschliesslich zum Frachtentransporte benutzt werden.

Die Grosswardeiner Locomotiv-Strassenbahn ist nach langen Wehen ausgebaut worden. Diese als erster Versuch bei uns anzusehende Locomotiv-Strassenbahn wird ausschliesslich zum Frachtentransporte dienen und wurde vom Ober-Ingenieur Porges gebaut.

Da die Oesterreichische Staatsbahn auf Grund des bekannten Vertrages mit der Ungarischen Regierung unter Anderem auch die Flügelbahn Félegyháza-Csongrád auszubauen beabsichtigt, so hat das Csongráder Comitat erklärt, die für diese Bahn im genannten Comitate erforderlichen Grundflächen unentgeltlich zu überlassen.

Der Verkehr im Juli 1882 gestaltete sich auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, wie folgt: Es wurden im Ganzen 4 622 935 Personen und 4 232 921 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 633 811 fl. erzielt, das ist per km 980 fl. Im gleichen Monate 1881 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 4 231 862 Personen, 4 043 220 t Güter und einer Gesammtlänge von 18 434 km 17 877 342 fl., oder per km 970 fl.; daher resultirt für den Monat Juli 1882 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 1 pCt. — Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Juli 1882 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 121 481 866 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 115 765 059 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Periode dieses Jahres 18 925 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 405 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per km für die ersten sieben Monate 1882 auf 6 419 fl., gegen 6 200 fl. im Vorjahre, das ist um 129 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1882 auf 11 004 fl. gegen 10 783 fl. pro 1881, das ist um 221 fl. oder in beiden Fällen um 2,1 pCt. günstiger.

Ueber die Exportverhältnisse der westlichen Staatsbahnen wird aus Simbach geschrieben: Die erwartete Hochfluth im Getreideverkehr ist nun herangebrochen. Der hiesige Bahnhof hat einen ähnlichen Verkehr und eine täglich sich erneuernde so stattliche Wagenzahl noch kaum gesehen; die Zahl derselben, nach beiden Richtungen transitirend, erreicht eine stete Tagesziffer von ca. 900, darunter ist von unseren östlichen Bahnver-

waltungen eine jede vertreten bis hinunter nach Rumänien und Serbien; auch dort scheint eine bedeutendere Getreideausfuhr heuer möglich zu sein. Zehn stets schwerbelastete Güterzüge schleppen die Last weiter; der interne Ankauf hat begonnen und geben demnach einzelne Wagen nach allen möglichen Orten. Ab und zu verkehren auch Schafzüge von Südungarn nach Frankreich. Um nach Aufhebung der derzeitigen Grenzsperre für Rindvieh den Transport desselben zu erleichtern, erbaute man hier eine grosse Unterstands-Remise, die zur Fütterung und thierärztlichen Controle zugleich benutzt werden kann; diese neue Einrichtung wird der Durchfuhr wie dem inneren Verkehr nur förderlich sein, da die Viehbesitzer dadurch in den Stand gesetzt sind, bei Fahrhindernissen irgend einer Art in Simbach Unterkunft zu finden und die Thiere überhaupt anstatt in den Wägen in bequemen Stallungen übernachten können gegen sehr geringe Vergütung an die Bahnverwaltung.

Der Mehlverkehr von Fiume, welcher in den letzten Wochen auf das Minimum herabgegangen ist, hat seit einiger Zeit infolge der Einflussnahme des Ungarischen Communicationsministeriums wieder einen lebhaften Aufschwung genommen, nachdem aus den Budapester Mühlen täglich 2 bis 3 Tausend Metercentner Mehl kommen und auch die Mühlen der Provinz sich lebhafter an dem Exporte betheiligen. Es werden gegenwärtig Fassdauben exportirt und ging auch eine grössere Sendung Wein nach Bordeaux ab. Den Haupteinfuhrsartikel bildet das Petroleum, in mehreren Tausend Metercentnern, nach Budapest. Es ist eine traurige Thatsache, dass unser einziger Seehafen, schreibt der „Hon", auch nur die Rolle einer Transitostation spielt und, die Hauptstadt ausgenommen, mit unseren grösseren Handelsstädten kaum eine Verbindung hat, weshalb sich der Verkehr eben nur auf einige Hauptartikel beschränkt.

Die jüngste Stimmung für Transportwerthe hält an. Prioritäten waren zwar leblos, weil ihr Cours nicht zur Speculation animirt. Dagegen waren Actien, besonders Nordbahn gesucht, welche um 55 Gulden pro Stück gestiegen sind und eine feste Tendenz zeigen, was auch in den Einnahmen vollständig begründet ist, die mindestens ein dem Vorjahre analoges Erträgniss versprechen und folglich noch einen Cours von 3 000 mit 5½ pCt. verzinsen würden. Staatsbahn und Lombarden gewannen wegen ihres steigenden Exports drei, resp. sechs Gulden am Course. Lebhafter Verkehr war noch, wie verlautet, in Folge von Deckungstarifen, in Graz-Köflacher Actien, die eine Coursaufbesserung von fünf, in Buschtiehrader lit. A welche eine solche von sechzehn Gulden erfuhren. Junge Bahnen sind trotz ihrer guten, ja bei einzelnen überraschenden Einnahmeausweisen etwas vernachlässigt.

Eisenbahnunfall bei Hugstetten.

In Bezug auf den Eisenbahnunfall bei Hugstetten in Baden theilt das Reichseisenbahnamt, welches den Geh. Ober-Regierungsrath Streckert als Commissar an Ort und Stelle entsendet hat, mit, dass nach dem telegraphischen Bericht seines Commissars vom Dienstag Abend von den Reisenden 56 todt, 22 schwer, 31 minder schwer und 50 leicht verletzt sind. Die verletzten Personen haben Aufnahme im akademischen Spital in Freiburg gefunden. Die Ursache des Unfalls hat noch nicht aufgeklärt werden können.

Russische Correspondenz.

Schwarzmeerbahn. Die Aussichten für Ausführung einer Verbindung der Rostow-Wladikawkasbahn mit dem Schwarzen Meere per Eisenbahn sind in ein günstigeres Stadium getreten. Die Regierung hat dem Actionär der Rostow-Wladikawkaser Gesellschaft, Baron Steinheil — er ist zugleich Ingenieur des Wegecommunications-Ministeriums — die Erlaubniss ertheilt (auf eigene Kosten übrigens), die Voruntersuchungen für obige Bahnverbindung vorzunehmen. 3 000 Rubel sind sogar als Pfand bereits dem Ministerium vom Baron Steinheil übergeben worden; wobei sich Letzterer verpflichtet hat, im Verlaufe eines Jahres die Voruntersuchungen zu beenden. Es sind vorläufig Untersuchungen in zwei verschiedenen Richtungen in Aussicht genommen: von der Station Tichoretzkaja der Rostow-Wladikawkasbahn, durch das Kubanland über Jekaterinedar zur Bucht von Noworossisk und von der Station Abinskaja derselben Bahn zur Gelendschikbucht.

Die Mariupolbahn, diese unglückliche, 100 Werst lange Bahn, welche bereits seit 1876 im Bau ist, kann immer noch nicht ihren Abschluss finden. Vor 3 Jahren (1879) waren die ersten 90 Werst Erdarbeiten, von der Station Jelenofka der Konstantinofkabahn aus, bereits gemacht worden; vor 2 Jahren hies es, seien schon alle Erdarbeiten beendet, bis nach Mariupol, aber die Stations- und Brückenbauten liessen auf sich warten. Das Schienenwalzwerk von der Englischen Compagnie (Hughes) New-Russian-Compagnie befindet sich in nächster Nähe der Station Jelenofka und doch sind trotzdem bis heute noch keine Schienen auf der neuen Bahn gelegt. Die Kohlenindustriellen des Donetzbassins sehen mit grosser Sehnsucht der baldigen Beendigung des Baues dieser Bahn entgegen, welche ihnen einen neuen Hafen am Asowschen Meere eröffnen würde — aber es scheint der Unstern, welcher auf der Mariupoler Bahn ruht, noch nicht sich neigen zu wollen und es sind sehr wenig Aussichten vorhanden, endlich in diesem Jahre die Eröffnung zu erleben.

Der projectirten Bahn von Jelenofka nach Berdjansk, welche ganz in der Nähe gebaut werden soll, scheint es gleich beim Entstehen nicht besser gehen zu wollen. Die Bemühungen der Landschaft um Concession dieser Bahn sind vor Kurzem regierungsseitlich abschlägig beschieden worden. Die hohe Krone findet es jetzt, angesichts der bereits stattfindenden Eisenbahnbauten und der für dieselben noch bevorstehenden Ausgaben, unmöglich, noch Summen zur Unterstützung einer Bahn nach Berdjansk herzugeben. Nun haben die Berdjansker Kaufleute einen neuen Entschluss gefasst und wollen der Regierung anbieten, selbst sich eine Abgabe von ½ Kopeken pro Pud ins Ausland zu schaffenden Waare aufzulegen und so Capital zu beschaffen; ferner aus städtischem Gebiet umsonst alles zum Stations- und Bahnbau nöthige Land hergeben und denken nun eine neue Eingabe zu machen.

Ueber die Sibirische Bahn schreibt die „Neue Zeit": Am 17./29. August soll im Ministercomité die Wahl des Concessionärs für den Bau der Bahn Jekaterinenburg-Tjumen stattfinden. Im Ganzen zeigt man auf nur 4 Concurrenten, unter denen sich merkwürdigerweise Herr Poljakow nicht befindet. Dagegen nennt man unter denselben Gubonin, welcher Erbauer der Uralbahn (Perm-Jekaterinenburg) war und Graf Stenbock-Flomer, den Besitzer von an der zukünftigen Bahn belegenen Fabriken und Bergwerken. Die Concurrenten bemühen sich natürlich, sich zu unterbieten — was ihnen übrigens dadurch leicht gemacht wird, dass nach dem Kostenanschlag der Regierungsingenieure die zu erbauende Linie trotzdem, dass sie ein plattes Terrain durchschneidet, 65 000 Rbl. pro Werst kosten soll. Davon kann man schon etwas ablassen und es bleibt immer noch etwas für die Tasche der Erbauer übrig!

Es ist interessant zu sehen, dass das Ministerium der Communicationen nach langem Schwanken, Delibriren und Suchen nach dem rationellsten Wege, die Bahnen zu bauen, wieder zum alten Concessionswege mit besonderer Capitalrealisirung greift, welches Mittel in den 70er Jahren verlassen wurde. Seitdem sind verschiedene Wege eingeschlagen worden und keiner hat sich praktisch bewiesen. Am allerunvortheilhaftesten erwies sich in der Praxis der Weg, welcher in letzter Zeit besonders mit Vorliebe betreten wurde, der Bau auf Kosten der Krone direct. Die Kriwoi-Rogbahn, deren Trace mit den Wünschen der Kohlenindustriellen nicht übereinstimmte, kommt fast auf 100 000 Rbl. die Werst zu stehen — wenn man überhaupt die Rechnungen richtig zu Ende führen wird, was man freilich noch bei keinem Kronbau gethan hat. Die Baskuntschakbahn kommt 2½—3 Mal theurer zu stehen, als man anfangs vorausgesetzt hatte und zeichnet sich nebenbei dadurch aus, dass sie nirgends anfängt und nirgends endet. Am Salzsee bleiben die alten Ochsenfuhren zur Anfuhr des Salzes zur Station, und an der Wolga soll die Bahn keine Hafenanlagen haben.

Solch eine Sprache führen die meisten unserer Tagesblätter jetzt gegen das Ministerium der Communicationen seit dem Unglück auf der Moskau-Kursker Bahn, welches das Publikum und die ganze Presse entsetzlich aufgeregt hat. Unsere Presse ist etwas kurzsichtig in ihrem Urtheil. Wie lange ist es her, dass in Schottland die Taybrücke einstürzte und Mann und Maus mit sich begrub? Hat die Englische Presse damals ihre Ingenieure im Allgemeinem beschimpft? Das Gericht hat die Schuldigen bezeichnet, aber die Presse hat nicht um einiger reudigen Schafe willen die ganze Heerde vernichtet, oder um einiger Schuldigen willen eine ganze Coterie wissenschaftlich gebildeter Leute beim Publikum in Verruf gebracht!

Heute ist übrigens auch schon im „Regierungsanzeiger" eine Bekanntmachung des Communications-Ministeriums erschienen, in welcher der erhitzten Phantasie der Zeitungsschreiber etwas Eis aufgelegt wird. Das Ministerium weist durch statistische Daten nach, dass die Russischen Bahnen durchaus nicht zu den allergefährlichsten gehören, dass auf Amerikanischen Bahnen Unglücksfälle nicht seltener vorkommen und oft von noch grösserer Ausdehnung waren, als bisher in Russland, dass das Ministerium seinerseits alle Vorsichtsmassregeln zur Sicherheit der Passagiere stets getroffen hat und ferner noch trifft, dass augenblicklich alles nur irgend Mögliche angeordnet sei zu einer speciellen Controle der Bahnkörper, dass alle etwa zur Verbesserung nöthigen Massregeln bei Durchlässen, Brücken etc. getroffen sind und dass es schliesslich wohl nicht mehr am Ort sei, das Publikum noch gegen die Bahnverwaltungen und gegen die Ingenieure, deren einer und vielleicht ein grösserer Theil ja auch alle Vorsichtsmassregeln wieder ausführt, zu hetzen und dem Publikum unnützerweise Angst vor Benutzung der Bahnen einzuflössen!

Die Voruntersuchungen für das Project Pensa-Losowaja (Eisenbahn zwischen der Stadt Pensa und der Station der Kursk-Charkow-Asowbahn, Losowaja, nebst Zweigbahn nach Charkow) sind vor Kurzem durch die private Compagnie, welcher sie concessionirt worden war, beendet. Die Zweigbahn nach Charkow

durchschneidet den Isjumschen und den Kupjanschen Kreis, welche beide bisher der Wohlthat einer Eisenbahn entbehrt haben. Ueber die voraussichtlich guten Aussichten für das Zustandekommen dieser bedeutenden Bahn ist in dieser Zeitung schon vor einiger Zeit die Rede gewesen.

Der Bau der Eisenbahn Iwangorod-Dombrowo wird in letzter Zeit, nachdem die Richtung der Linie endgültig bestätigt worden ist, mit aller Energie in Angriff genommen. Auf der 432 Werst langen Bahnstrecke arbeiten gegenwärtig an verschiedenen Punkten über 8 000 Arbeiter. Die Beendigung des Baues wird für den nächsten Sommer in Aussicht genommen.

Der Abschluss der Rybinsk-Bologoje Eisenbahn pro 1881 hat ein Deficit von 245 000 Rbl. ergeben. Die Einnahmen des Jahres 1881 betragen 2 338 952 Rbl. (gegen das Vorjahr 801 774 Rbl. weniger), die Betriebskosten 1 623 184 Rbl. (116 458 Rbl. weniger), der Ueberschuss 715 768 Rbl. (685 315 Rbl. weniger). Der Ueberschuss wurde verwendet zur Rücklage in den Reservefonds 2 pCt. des Ueberschusses = 14 315 Rbl. (im Vorjahre 5 pCt. = 70 054 Rbl.), zur Verzinsung und Tilgung der Obligationen 828 375 Rbl. (im Vorjahre 832 320 Rbl.), zur Tilgung der Actien 25 710 Rbl. (im Vorjahre 18 700 Rbl.), zur Tilgung des Contos der im Jahre 1877 bestrittenen Vermehrung des Betriebsmaterials 92 400 Rbl. (eben so viel wie im Vorjahre). Es ergiebt sich daraus nach Abzug des kleinen Gewinnvortrages von 94 Rbl. ein Deficit von 244 938 Rbl., während im Vorjahre (1880) ein Reingewinn verblieb, welcher gestattete nach Bestreitung eines kleineren Postens für Inventarvermehrung etc. auf die 125 000 Stück Actien à 100 Rbl. eine Dividende von 3 Rbl. (375 000 Rbl.) zu zahlen.

Die Fusion der Lodzer Fabrikbahn und der Iwangorod-Dombrowo Eisenbahn wird, wie die „Birsh. Wjed." berichtet, in interessirten Kreisen geplant. Zum Präsidenten der Verwaltung der vereinigten Gesellschaften ist Herr J. S. Bloch ausersehen. Demselben Blatte geht auch die Mittheilung zu, dass neuerdings wiederum die Frage über Vereinigung der Herren S. S. Poljakow gehörenden Südbahnen zu einer grossen Südostbahnen-Gesellschaft angeregt worden sei, wobei in diese Combination gegenwärtig auch noch einerseits die Regierungsgarantie geniessende Fastow-Eisenbahn und andererseits die Tambow-Koslow-Bahn, deren Hauptactionär Herr Poljakow kürzlich geworden, eingeschlossen worden sind. Die Hauptgrundlage des ganzen Projects sind aber die Eisenbahnen Koslow-Woronesch-Rostow, Orel-Grjasi und Kursk-Charkow-Asow. Nach Verwirklichung dieses Projects wäre die 2 228 Werst umfassende „Südostbahnen-Gesellschaft" eine Eisenbahn, welche nur um 70 Werst hinter der im Jahre 1878 gebildeten „Südwestbahnen-Gesellschaft" zurückbliebe. Im Zusammenhange mit diesem Entwurfe stehen auch noch die Unterhandlungen über Cession der Tambow-Ssaratow-Bahn an die Tambow-Koslow-Bahn. Gegenwärtig hat Herr Poljakow aus den Directoren der ihm gehörenden Eisenbahnen eine Commission gebildet zur Vornahme einer gemeinsamen Revision derjenigen Bahnen, welche in den Bestand der geplanten „Südostbahnen-Gesellschaft" aufgenommen werden.

Der Verwaltungsrath der Warschau-Terespoler Eisenbahn macht bekannt, dass laut § 47 des Gesellschaftsstatuts die am 1. April 1877 fällig gewesenen, bis jetzt nicht zur Einlösung präsentirten Coupons der Actien und Obligationen nunmehr durch Verjährung verfallen sind; zugleich macht derselbe darauf aufmerksam, dass die am 1. October 1877 fällig gewesenen Coupons bis spätestens den 30. September d. J. zur Realisirung präsentirt werden müssen, da sie nach Ablauf dieses Termins ebenfalls für verfallen erklärt werden.

Die Verwaltung der Losowo-Ssewastopol-Eisenbahn erhielt, wie die „Petersb. Z." hört, dieser Tage vom Ministerium der Communicationen die zweite Verwarnung, der, da die Verwaltung den Vorschriften genannten Ministeriums wegen Geldmangel nicht nachkommen kann, bald auch die dritte folgen dürfte, worauf denn die Bahn unter Regierungscuratel gelangen würde.

Die in Bau begriffene Bahnlinie von Tiflis nach Baku soll am 1. October d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Dieselbe ist speciell dazu bestimmt, der Naphtha-Industrie zu dienen, welche sowohl in der Umgebung von Baku als auf der Ostseite von Tiflis durch die dortige reiche Erdöl-Production blüht. Gleicherweise wird eine Eisenbahn von Tiflis nach Erivan projectirt.

Miscellen.

(H. S.) **Die Eisenbahn-Statistik pro 1881** zeigt, dass Ende dieses Jahres das autorisirte Actiencapital der Englischen Eisenbahnen 16 622 540 000 *M.* gegen 16 040 280 000 *M.* des Vorjahres betrug. Von dieser Summe sind 14 970 560 000 *M.* wirklich eingezahlt, so dass sich demnach die Capitalauslagen um 344 220 000 *M.* oder 2,3 pCt. vermehrten; dagegen beträgt die Vergrösserung der Meilenzahl in den 12 Monaten nur 1,3 pCt. Hieraus geht hervor, dass das Englische Bahnsystem von Jahr zu Jahr kostspieliger wird. Die Einnahmen übersteigen die des Jahres 1880 um 21 320 000 *M.* oder ca. 2,3 pCt., die aber zum grössten Theil durch die erhöhten Betriebskosten aufgezehrt wurden und nur mit 1 280 000 *M.* als wirklichen Mehrreingewinn gegen das Vorjahr figuriren. In Folge der grösseren Anzahl von befahrenen Meilen war die Netto-Einnahme pro Zugmeile ziemlich 1 Penny geringer als jene des Vorjahres, während in Folge des vermehrten Capitals der Procentsatz der Netto-Einnahmen zu dem gezahlten Capital von 4,38 pCt. in 1880 auf 4,29 pCt. im Jahre 1881 fiel.

Ueber den Englischen Panzerzug, welcher im Kriege der Engländer gegen die Egypter eine Rolle spielt, giebt der Kriegscorrespondent der „Köln. Ztg.", welcher eine Fahrt auf demselben mitgemacht, folgende Beschreibung:

Man hat acht Waggons durch halbzöllige, etwa 3 Fuss hohe Eisenplatten und Sandsäcke gegen Gewehrfeuer gepanzert, der Kessel der Locomotive trug eine Panzerung von Schienen. Auf dem vordersten Waggon stand eine Nordenfeldt-Mitrailleuse, dann folgten zwei Waggons mit Eisenbahnmaterial, dann ein 40pfündiges Marinegeschütz, dann ein Waggon mit je zwei Neun- und Siebenpfündern, dann zwei Waggons mit Matrosen, dann ein Dampfkrahnen, dann die Locomotive, dann Tender und schliesslich noch ein von Matrosen besetzter Waggon. Eine zweite freie Locomotive fuhr selbstständig hinter uns her. Als wir auf eine gewisse Entfernung an die feindlichen Linien herangekommen waren, wurden die vier kleineren Geschütze durch den Dampfkrahnen herunter gehoben (es dauerte acht Minuten) und während die Geschütze in Position gebracht wurden und die Matrosen Laufgräben aufwarfen, stieg ein Offizier mit Fernrohr auf das auf einem Waggon angebrachte Treppengerüst.

Der Hafen von Antwerpen scheint sich ausserordentlich zu heben. Der Englische Consul daselbst berichtet, dass der Verkehr sich daselbst aller acht oder zehn Jahre verdoppelt. In 1850 betrugen die eingehenden Waaren nur ¼ Millionen Tonnen, 1865 ¾ Millionen und 1880 3 Millionen. Es wird gesagt, dass der Verkehr den von Hamburg übertreffe und Antwerpen der wichtigste Hafen Nordeuropas sei. Von der Eröffnung des Gotthardtunnels wird eine weitere Verbesserung erwartet. Die Belgische Regierung thut ausserdem durch grossartige Quai- und Dockbauten das ihrige, dieser Bewegung entgegen zu kommen. Auch soll die Schelde verbreitert und vertieft werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Der im Nachtrage I. zum diesseitigen Local-GüterTarif enthaltene Ausnahme-Frachtsatz für Braunkohlentransporte zwischen Hennersdorf bei Dobrilugk und Finsterwalde von 0,06 *M.* pro 100 kg bleibt bis 1. September 1883 in Geltung. Berlin, den 2. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1703)

Am 1. October d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr vom 10. November 1881 der II. Nachtrag in Kraft, enthaltend: Ergänzung und Berichtigung des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien sowie Frachtsätze für die Stationen Altenessen K. r. und Osterfeld (Rh.) K. r. Preis *M.* 0,10. Köln, den 1. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinisch.) (1704)

Am 1. d. Mts. ist der I. Nachtrag zum Wechseltarife zwischen diesseitigen und Hessischen Stationen erschienen, welcher ausser einigen Berichtigungen des Haupttarifs etc. Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Steinschlag (Strassendeckmaterial) ab Limburg nach den Stationen der Linie Limburg-Wiesbaden resp. Frankfurt enthält.

Unsere Dienststellen ertheilen nähere Auskunft. Frankfurt a/M., den 4. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (1705)

Mit Gültigkeit vom 1. September cr. — jederzeit widerruflich — treten für Sprit- und Spiritus-Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen für Genf loco und transito, Morges, Nyon und Verrières transito in Berlin (Dresdener Nord- und Schlesischer Bahnhof), Breslau, Cottbus und Posen in Ladungen von mindestens 5000 resp. 10000 kg pro Frachtbrief bezw. bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht zur Aufgabe gelangen, directe Umkartirungs-Frachtsätze auf Leipzig-Thür. B. transito in Kraft, über deren Höhe die betr. Dienststellen Auskunft ertheilen. Berlin, den 2. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1706)

(Forts. der officiellen Anzeigen auf S. 912.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 17. Jahrgang 1882. Berlin, am 11. September 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 8. September incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A F	289	1	Collo	2 alte Körbe —	22	1	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	Best.-St. Wildpark.
2	A F	5698	1	Kiste	leer —	18	2	Quakenbrück	K. E.-D. r. Köln	
3	A K	22969	1	Fass	Butter —	27	3	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Hagen.
4	A M	—	1	Ballot	Loden —	13	4	Kufstein	Bayer. Staatsb.	
5	A R	55069	1	Kiste	Lichte —	29,5	5	Ob. Glogau	Oberschlesische	
6	B A C F	297	1	Fass	? —	198,5	6	Nordhausen	K.E.-D. Frankf.a/M.	bez.: Osterhagen.
7	B H	170	2	Pack	Papier —	24	7	Lethmathe	K. E.-D. Elberfeld	
8	B K C	3580	1	Kiste	leer —	7	8	Barmen-Rittersh.	„	
9	C L	—	1	Fass	unbekannt —	167	9	Breslau	Oberschlesische	bez.: D. Lissa- Peiskretschau.
9a	E S	652	1	Fass	? —	14	9a	Blönsdorf	Berlin-Anhalt	
10	F B	7242	1	Bürde	Stahl —	51	10	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Hagen.
11	F G C M F	—	2	—	Eisenwaaren —	1 274	11	Anvers Bs.	Grand Cent. Belge	
12	F H	918	1	Kiste	Zündwaaren —	49,5	12	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Lüneburg u. Köln a/Rh.
13	F K	—	1	1/16 Tonne	Häringe —	9	13	M.-Gladbach	„	
14	G G D D	VIII	1	—	Kette —	—	14	Halle a/S.	K.E.-D. Frankf.a/M.	
15	G R	3682	1	Korb	Käse —	72	15	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bebl.: Empel- Witten.
16	G S	96/97	2	Kisten	? —	—	16	Deutz	„	
17	H	—	2	Packet	Papier —	26	17	Mastricht	Grand Cent. Belge	
18	H	888	1	Sack	Kartoffeln —	52,5	18	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
19	H L	—	2	—	Lehnsesselgestelle —	—	19	Nordhausen	K.E.-D. Frankf.a/M.	
20	HL	9	1	Pack	Säcke —	25	20	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
21	HR	37	1	Packet	Plakate —	2	21	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
22	J B S Z	4305 4225	2	Kisten	?	116,5 38,0	22	Göttingen	K.E.-D. Frankf.a/M.	bez.: Hannover.
23	J C	835	4	Pack	Sensen —	51,5	23	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	Eilg. Beschr.: Lübben.
24	J E	1253	1	Kiste	leer —	21	24	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
25	J F	1	1	—	Seitenwand einer Holzbude	—	25	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
26	J G	746	3	—	Cremonen —	46	26	Anvers Est	Grand Cent. Belge	
27	J H	9886	1	Fass	Wein —	64,5	27	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
28	J L M C	10113 10129	2	Kisten	?	48 96	28	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	bez.: von Deutz nach Leipzig.
29	K	1178	1	Kiste	Seife —	128	29	Obdf.-Schweinfurt	Bayer. Staatsb.	bez.: Mindelheim.
30	K L	3004	1	—	Plüsche —	64	30	Anvers Bs.	Grand Cent. Belge	bekl.: Lübeck- Bonn.
31	I C S	873	1	Kiste	Punsch —	23	31	Bremen	K. E.-D. Hannover	
32	M	—	2	Colli	eiserne Büchsen —	6	32	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	etiquettirt: Opla- den-Remscheid.
33	ME	27334	1	Korb	Gemüse —	—	33	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
34	N H	—	1	—	Ambos —	92	34	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
35	N R S	3139 3351	2	Wagen	Erze —	20 000	35	Hörde Rh.	K. E.-D. r. Köln	
36	P	30	1 3	— —	Wagendecke Spriegel	—	36	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
37	P M	3416	1	Kiste	? —	21	37	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
38	R	1924	1	„	leere Blechflaschen —	24	38	Elberfeld St.	„	beklebt: Bocholt- Melle.
39	R B	8377	1	Ballen	unbekannt —	32	39	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
40	Rh	44999	1	Wagen	Kohlen —	10 000	40	Osnabrück	K. E.-D. r. Köln	
41	S	34.35.37 40. 63.	6	Ballen	Hopfen —	402	41	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
42	S M	1654	1	„	Matten —	8,5	42	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	bekl.: Bollweiler- Mülheim Ruhr.
43	T #	1578 385	2	Kisten	leer —	?	43	Goslar	Braunschweig.	
44	T A	6	1	Oelfässchen	leer —	5	44	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
45	V C	91	1	—	leeres Kübel —	16	45	Mastricht	Grand Cent. Belge	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	V W	141 1141 1342 15390 2532 1944 26216 20343	8	Stück	Achsen —	?	46	Mittelwalde	Oberschlesische	
47	W	5265	1	Ballen	? —	43,5	47	Aschersleben	K.E.-D. Magdeburg	
48	W H S	—	1	Sack	Stärke —	95	48	Breslau	Oberschlesische	
49	W K	2236/7	2	„	— —	159,5	49	Quedlinburg	K.E.-D. Magdeburg	
50	W N	656	1	Fass	Branntwein —	59	50	Königshofen	Elsass-Lothring.	
51	Z	6/9	4	Fässer	leer —	32	51	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	alte Beklebung: ab Lorch.
52	Z M H	7649	1	Kiste	? —	—	52	Obernd.-Schweinf.	Bayer. Staatsb.	
					B. Colli m. Adressen sign.					
53	August Lohmann	284	1	Fass	leer —	20	53	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
54	Braun	—	3	Stück	Rohrkörbe —	—	54	Soest	K. E.-D. Hannover	auf d. Bahnhofe gefunden.
55	C H Dennerlein	3 1518	1	Sack	Hafer —	60	55	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
56	Frantzen	3676	1	Fass	Bier —	61	56	Löttringhausen	K. E.-D. r. Köln	
57	Gustav Kupper	130 3327 151	3	„	Bier —	450	57	Hennef	„	
58	J. Lohr	—	3	Fässer	leer —	34	58	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bei 75 leeren Fässern ab Schiltigheim.
59	Peenent	—	2	Packet	Säcke —	160	59	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
60	Saint	—	1	„	Säcke —	90	60	Anvers Est	„	
61	S B Schäfer & Budenberg Buckau-Magdeburg	14302	1	Kiste	leer —	8	61	Hannover	K. E.-D. Hannover	
62	S E Vohsen	5	1	Ballen	leere Säcke —	20	62	Marburg	„	beschrieben: Mainz-Marburg.
63	Versman	—	1	—	leinene Decke —	100	63	Roermond	Grand Centr. Belge	
64	W. Hentgen Dortmund	—	2	Pack	Säcke —	53	64	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
					C. Colli m. Nummern sign.					
65	—	444	1	Sack	Kaffee —	11	65	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
66	—	1531	1	—	eiserne Hängeroste —	1,5	66	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
					D. Colli mit Figuren sign.					
67	weisser Strich	—	1	Stange	Stahl —	22,5	67	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
68	// (weiss)	—	1	—	Ventil —	21,5	68	Oberhausen	K. E.-D. Elberfeld	
69	△ M	2251	1	Kiste	— —	43	69	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
70	△ S	3005	1	Ballen	Reis —	101	70	Hilgen	K. E.-D. Elberfeld	
71	S H ◇ R	5430 99816 99509 97016	4	Kisten	leer —	44 4 6 19	71	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächs. Staatsb.	
72	„ ϴ	3194	1	Ballen	? —	33	72	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	beklebt: Aachen M. nach Freiburg (unles.).
72a	ϴ H ϴ ϴ	23 947 950	3	—	Ofenplatten —	15	72a	Jessnitz	Berlin-Anhalt	
					E. Colli ohne Signatur.					
73	—	—	2	Blechflaschen	leer —	2	73	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
74	—	—	1	—	eiserner Bolzen —	1,5	74	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	—	—	1	Kiste	Bücher —	68	75	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
76	—	—	3	Stücke	1 Eichenbohle —	96	76	Scherfede	„	
77	—	—	2	Stäbe	Eisen —	10,5	77	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
78	—	—	1	—	Eisendraht —	210	78	Melick	Grand Centr. Belge	
79	—	—	1	—	durchloch. Eisenplatte	12	79	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
80	—	—	1	Bund	3 Eisenröhren —	—	80	Wickrath	K. E.-D. Elberfeld	
81	—	—	1	Fass	leer —	6	81	Elberfeld St.	„	
82	—	—	1	„	leer —	10	82	„	„	
83	—	—	1	„	leer —	23	83	„	„	
84	—	—	1	„	leer —	24	84	„	„	
85	—	—	6	Stück	rohe Kummtleisten —	6	85	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächs. Staatsb.	mit nur einem Boden.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
86	—	—	1	Sack	Kleie —	40	86	Viersen	K. E.-D. Elberfeld	
87	—	—	1	Korb	leer —	3	87	Elberfeld St.	„	
88	—	—	1	„	1 Korb —	5	88	Mülheim a/Rh.	„	
89	—	—	1	Pack	7 leere Körbe —	5	89	Elberfeld St.	„	
90	—	—	1	—	Ladebrett —	—	90	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
91	—	—	1	Parthie	Nusskohlen —	600	91	Nortrup	„	
92	—	—	34	Colli	Ofentheile —	—	92	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
93	—	—	1	Rolle	Packpapier —	4	93	Plauen i/V. ob. Bhf	Sächs. Staatsb.	
94	—	—	1	Reisesack	leer —	0,5	94	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
95	—	—	1	—	eis. Ring mit Schraube	1	95	Halle	K. E.-D. Erfurt	
96	—	—	1	—	eis. Rohr —	18,5	96	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
97	—	—	1	Stange	Rundeisen (3 m 7 cm lang)	3	97	Grossenhain	Berlin-Dresdener	Bei Bodenrevision vorgefund.
98	—	—	1	„	Quadrateisen (4 m 15 cm lang)	10	98	„	„	„
99	—	—	1	—	Schubkarrenrad —	7	99	Zittau	Sächs. Staatsb.	
100	—	—	5	Bund	Stahl —	226	100	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
101	—	—	1	—	Tau, 16½ m lang und 3 cm stark	—	101	Holzminden	Braunschweig.	
102	—	—	1	—	Tragfeder, lackirt —	5	102	Hof	Sächs. Staatsb.	Aus Wagen 7034 M. H.
103	—	—	1	—	Viehgitter —	—	103	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
104	—	—	1	—	eis. Waschbeckengestelle	2	104	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächs. Staatsb.	
105	—	—	1	—	Wellblech, anschein. das Dach eines Eisenbahn-Colliwagens	—	105	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	In der Nacht v. 12. z. 13. August c. auf der Strecke Herford-Bielefeld gefunden.
106	—	—	4	Pack	Wischtücher —	71	106	Einbeck	Braunschweig.	bekl. Hannover-Göttingen.
107	—	—	1	Stange	Stabeisen —	7,5	107	Trebbin	Berlin-Anhalt	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A B	15	1	Stück	Cottone —	8	1	Wien	Oe. N.-W.	Seit 9/8.
2	J M C Arad	—	1	Sack	Weizen —	82	2	Kolin	„	Seit 19/8.
3	J S	—	2	„	Weizen —	160	3	Oderberg	Kaschau-Oderberg	von Debreczen.
4	L	—	1	Koffer	leer —	13	4	Wien	Oe. N.-W.	Seit 20/8.
5	Actien-brauerei Pardubitz	—	1	Fass	leer ½ Hectol —	19	5	Pardubitz	S.-N.-D. V.-B.	Seit 17/8.
6	Firma	—	1	Sack	Raps —	68	6	Tetschen-Laube	Oe. N.-W.	
7	„	—	3	„	Weizen —	265	7	„	„	„
8	„	—	1	„	Gerste —	62,5	8	„	„	Seit 25/8.
9	—	—	1	Fass	leer, alt —	83	9	Poprád Felka	Kaschau-Oderberg	
10	—	—	1	Bund	Körbe —	12	10	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	Seit 14/8.
11	—	—	1	Stück	Kuhhaut —	12	11	Várna	Kaschau-Oderberg	von Teschen.
12	—	—	2	„	Kupfertafeln —	53	12	K. Szeben	„	von Igló-Löcse.
13	—	—	1	Sack	Mais —	61	13	Poprád Felka	„	Scontrirung.
14	—	—	1	Stück	Schwelle —	—	14	Lucsivna	„	von der Strecke.
15	—	—	1	„	Schwelle —	—	15	„	„	„
16	—	—	9	„	Schwellen —	1320	16	Ruttek	„	von Marksdorf.
17	—	—	4	„	Schwellen —	—	17	Ruttka	„	von Gr. Berzencze.
18	—	—	7	„	Schwellen —	—	18	„	„	
19	—	—	1	„	Schwungrad —	—	19	Kolin	Oe. N.-W.	Seit 14/8.
20	—	—	8	„	Unterlaghölzer —	10	20	Margitfalu	Kaschau-Oderberg	Kassa.

Submissionen (Schluss).

Submission auf Ausführung der Glaser-, Maler- und Tapeziererarbeiten zum Empfangsgebäude in Northeim.

Eröffnung der Offerten am 13. September cr., Vormittags 11 Uhr bei der unterzeichneten Behörde, deren Büreauvorsteher Ulrich Bedingungen gegen 0,60 *M.* versendet. Cassel, den 30. August 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Cassel). (344)

3. Fahrplan-Aenderung.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Der Winterfahrplan pro 1882/83 erleidet gegen den jetzt gültigen Fahrplan keinerlei Aenderung. Poln.-Wartenberg, den 5. September 1882. Direction. (345)

PRIVAT-ANZEIGEN.

In unserem Verlage erschien und kann durch alle Buchhandlungen bezogen werden:

Betriebs-Reglement
für die
Eisenbahnen Deutschlands.
Abschnitt 2.
Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen u. lebenden Thieren.
Erläutert durch
E. Kühlwetter,
Kgl. Preuss. Geb. Regierungsrath.
Preis 2 Mark.

Dem Werkchen wurde, in Verbindung mit dem Ruckdeschelschen Commentar zu Abschn. I, III u. IV, der von Seiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ausgeschriebene Preis von Mark 1500 bewilligt.

M. Du Mont-Schauberg'sche Buchh. in Köln a/Rh.

Ein junger **Maschinenbauer**, welcher seit Abgang von der Gewerbeschule ca. 5 Jahre practisch gearbeitet hat, wünscht zu seiner weiteren theoretischen Ausbildung bei bescheidenen Ansprüchen Beschäftigung als Zeichner und erbittet gef. Offerten sub **H. B. i. d. Exp. d. Bl.**

Gustav Gerstenberger, Chemnitz.
Eisenbahnbillet-Fabrik.
Prämiirt: Weltausstellung Wien 1873.
Langjähriger Lieferant für das Königreich Sachsen. (H 33495 b)

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, Walzenstühle und Mühlenbestandtheile.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, (Eingetragene Schutzmarke. F. & G. NEPTUN) **Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.**
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

GEBR. KÖRTING, HANNOVER

23 goldene und silberne Medaillen etc.

Fabrik von Strahl-Apparaten & Pulsometern
Central-Heizungs- u. Ventilations-Anlagen
Körtings Patent-
Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmung
(über 6500 Stück im Betriebe).

Filialen: Paris. Manchester. Wien.

Anordnung einer Wasserstation vermittelst *„direct wirkenden Pulsometers."*

Vortheile:

1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich.
2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb.
3. Grösste Betriebssicherheit.

Wasserstations-Pumpen (Dampfstrahl-Elevatoren und Ulrich's direct wirkende **Pulsometer**).
Automatische Vacuum-Bremsen, sowie Ejectoren für alle übrigen Bremsen.
Rippenheizkörper für Werkstätten und Büreauräume.

Prospecte, Kostenanschläge & Heizungsprojecte etc. umgehend gratis!

Roessemann & Kühnemann
Berlin N., 21 Garten-Strasse 21.
Weichenbau-Anstalt
Eisengiesserei und Maschinenfabrik.
Specialitäten:
Centrale Weichen- und Signalstellung,
Optische Signale nebst Stellapparate,
Centrale Signalstellung mit Weichen-Verriegelung,
Hand- und Zugbarrièren,
Vorsignale,
Massenfabrikation von Rollen für Drahtzüge und Ketten,
Ventilatoren,
Feldschmieden von 80 Mark an.

Geschwindigkeitsmesser Pat. Klose
Schienenprofil-Apparate Pat. Hattemer & Schubert
liefert **Wilh. Horn, Berlin**
Telegraphen-Bau-Anstalt. **S.,**

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betreffend P. Stühlen's Ingenieur-Kalender für Maschinen- und Hüttentechniker, 1883, Verlag von G. D. Baedeker in Essen, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

Beilage zu No. 70. **Berlin,** am 11. September 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro August 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Breslau-Warschau, Crefelder, Holsteinische Marsch-, Lübeck-Büchen, Main-Neckar-, Marienburg-Mlawka, Oberhessische, Oels-Gnesen, Ostpreussische Süd-, Rechte Oder-Ufer-, Saal-, Weimar-Gera, Westholstein., Württembergische, Erzherzog Albrecht-, Kaschau-Oderberg, Mährische Grenz-, Mährisch-Schlesische Central-, Mohacs-Fünfkirchen, Pilsen-Priesen, Turnau-Kralup-Prager, Ungarische Nordost- und Holländische Eisenbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

| **Altona-Kiel.** Localtarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung.

| (1218) Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Gütern im Localverkehr der unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen v. 1/5. 82, gültig v. 1/7. 82, enthaltend Ermässigung der Sätze zwischen Kiel einerseits und Apenrade, Hadersleben, Tondern und Woyens andererseits.

| (1370) Nachtrag II zum vorbenannten Tarif, gültig v. 15/7. 82, enthaltend Aenderung der Specialbestimmungen.

| Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Gütern im Localverkehre der Kreis Oldenburger Eisenbahn v. 1/5. 82, gültig v. 15/7. 82, enthaltend Aenderung der Specialbestimmungen.

Altona-Kiel. Localtarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung.

(1483) Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von Gütern auf den unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen v. 1/5. 82, gültig vom Tage der Eröffnung des Eisenbahn-Bohlwerks in Flensburg, enthaltend Ergänzung des Abschnitts II D. sub IV.

Aussig-Teplitz. Mit 1/8. 82 treten folgende Tarifänderungen in Kraft:

1. Ermässigte Fahrpreise auf den Linien der Aussig-Teplitzer Bahn für Tour- und Retourkarten.

(Nachtrag II zum Local-Personentarife der Aussig-Teplitzer Bahn vom 1/10. 76.)

2. Ermässigte Frachtsätze für den Kohlenverkehr von und nach einigen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn.

(Nachtrag I zum Theil II des Local-Gütertarifes der Aussig-Teplitzer Bahn v. 15/3. 82.)

3. Ermässigte Frachtsätze für den Kohlenverkehr von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn nach solchen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

(Nachtrag IV zum directen Kohlentarif von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn nach Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft v. 1/7. 80.)

4. Ermässigte Frachtsätze für den Kohlenverkehr von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn nach solchen der Turnau-Kralup-Prager, der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Nachtrag I zum analogen directen Tarife v. 1/11. 81.)

Braunschweigische Bahn. Nachtrag 22 v. 15/8. 82 zum Local-Gütertarife v. 1/10. 77, enthaltend Ausnahmetarif für Langholz auf gekuppelten Wagen. (Preis 5 ₰)

| **Elsass-Lothringische E.** Für Gyps in Ladungen von 10 000 kg von Vic nach Chambrey Grenze ist v. 1/7. ein Ausnahmesatz von 0,07 ℳ pro 100 kg eingeführt.

(1590) **Nordhausen-Erfurt.** Zum Local-Gütertarif v. 1/9. 77 ist der Nachtrag XIII herausgegeben worden. Derselbe enthält Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften und Ausnahmetarif für Langholz. (0,05 ℳ) Gültig v. 20/8. 82 ab.

Oberschlesische Eisenbahn.

(1382) Local-Gütertarif v. 1/10. 81. Vom 1/8. 82 ab erhöhen sich die bisherigen Tarifsätze zwischen Jägerndorf transit, Mittelwalde transit, Myslowitz transit, Oderberg transit, Ziegenhals transit, Oswiecim und den übrigen diesseitigen Stationen infolge Einrechnung der Nebengebühren für Arbeitsleistung bei der Zollrevision für Eilgut, Stückgut und Classe A 1 um 0,04 ℳ, für die übrigen Tarifclassen um 0,02 ℳ.

(1570) Local-Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes v. 1/7. 82. Am 15/8. 82 ist für Steinkohlen-Transporte von Forembaschacht der Königin Louisegrube nach Friedenshütte ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,088 ℳ pro 100 kg zur Einführung gelangt.

(1485) **Königl. Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt.** Nachtrag XXVIII zum Local-Gütertarif v. 1/10. 77, gültig v. 1/8. 82 ab, enthaltend Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speciellen Tarifvorschriften, Berichtigung des Tarifs für Nebengebühren, Ausnahmetarif für Langholz.

(1457) **Königliche Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrh.).** Am 1/8. cr. ist eine neue Ausgabe des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Local-Verkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrhein.) in Kraft getreten. (Preis 30 Pf.).

(1555) Vom 15/8. cr. ist die zwischen den Stationen Drensteinfurt und Hamm gelegene Haltestelle Mersch für den Güter-Verkehr in Wagenladungen eröffnet. Die bezüglichen Frachtsätze für den Localverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie die gleichzeitig in Kraft tretenden Tarifsätze für genannte Haltestelle im Rheinischen Nachbar-Verkehr und im Staatsbahn-Verkehr Köln (rechtsrh.)-Hannover sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren. (Köln rechtsrh.)

Eisenbahn-Directionsbezirk Magdeburg.

(1394) a) Nachtrag No. 7 v. 1/8. 82 zum Gütertarif v. 1/7. 81, enthaltend:

I. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.

II. Aenderung des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr.

III. Aenderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc.

IV. Ergänzung und Berichtigung des Kilometerzeigers.

V. Ergänzung der Ausnahme- und Stations-Tariftabellen.

(1395) b) Nachtrag No. 8 v. 1/8. 82 zum Vieh- etc. Tarif v. 1/2. 80, enthaltend: 1. Aenderung der Ueberfuhrgebühren in Berlin. 2. Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen mit Prödel.

(1453) **Eisenbahn-Directionsbezirk (linksrheinischer) Köln.** Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen u. lebenden Thieren, giltig v. 1/8. 82, enthaltend: Vorwort; Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen; Tarifvorschriften; Tarif für Nebengebühren; Tarif für die Beförderung auf Verbindungsbahnen, Trajectanstalten, öffentlichen Anschlussgeleisen, nach und von Haltestellen u. dgl. (Preis 0,30 ℳ.)

An Stelle und unter Aufhebung des Tarifes v. 1/2. 80 und der zu demselben herausgegebenen Nachträge, sowie des Local-Vieh- etc. Tarifs des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a/M. v. 1/1. 81 nebst Nachträgen, sow. it letztgenannter Tarif den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinischen) betrifft.

(1562) **Königliche Ostbahn, Eisenbahn-Directions-Bezirk Bromberg.** Mit dem 1/8. 82 ist eine zweite Auflage des Gütertarifs Theil II für den Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg herausgegeben, derselbe besteht aus folgenden Theilen, die jeder ein besonderes Heft bilden:

a) dem Theil II, besondere Bestimmungen für den Güterverkehr, enthaltend die bis zum 1/8. 82 stattgehabten Ergänzungen und Abänderungen;

b) dem Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von

a) Personen, Reisegepäck und Hunden,
b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
c) Eil- und Frachtgütern,
v. 1/8. 81 nebst Nachträgen;

c) den allgemeinen Kilometer-Tariftabellen für den Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg v. 1/5. 82.

(1491) Die durch öffentliches Anschlussgeleise mit der Station Dirschau verbundene Güterladestelle Liessau wird am 1/8. 82 dem öffentlichen Verkehr übergeben und findet nach und von derselben vom genannten Tage ab eine Abfertigung von Gütern aller Art in Wagenladungen statt.

Als Frachtsätze für Liessau kommen die Dirschauer Frachtsätze zur Erhebung, denen eine Ueberfuhrgebühr von 5 ℳ pro Wagen hinzutritt.

(1500) **Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.** Vom 5/8. 82 ab bis zum Schlusse dieses Jahres sollen im Localverkehre der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen bei Verladung von Langholz auf je einem Paare Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Hölzer des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Frachtbrief zu entrichten ist, insofern sich die Fracht für 20 000 kg nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 3 nicht billiger stellt.

(1447) **Werra-Bahn.** Nachtrag XV zum Local-Gütertarif v. 1/7. 77. Ausdehnung des Transittarifs im Verkehr mit der Feldabahn auf die Artikel Düngemittel und Erde des Specialtarifs III.

Chimay-Bahn. Nachtrag 21 zum allgemeinen Tarif v. 1/2. 81 gültig v. 20/7. 82, enthaltend: Tarif für Monceau, Abänderungen in Folge der Eröffnung der Zweigbahn von La Providence-Monceau und Aenderungen des Specialtarifs 1.

II.

(1451) **Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband.** Nachtrag XXI. Derselbe enthält Aenderungen des Vorworts, neue resp. abgeänderte, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze, sowie Aufhebung von Tarifsätzen. (B.-A.)

(1446) **Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband.** Nachtrag No. 17 v. 1/8. 82 zum Gütertarif v. 1/3. 78 enthaltend: 1. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahn; 2. Ausnahmefrachtsatz für Stärke etc. zum Export im Verkehr von Neustadt a/D. nach Harburg. (K. E.-D. Magdeburg.)

(1620) **Berlin-Sächsischer Verband. Magdeburg-Sächsischer Verband. Norddeutsch-Sächsicher Verband. Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband.** Vom 23/8. 82 ab bis zum Schlusse dieses Jahres werden für den Transport von Langholz auf je einem Paare Schemel- oder Kuppelwagen die bestehenden Ausnahmetarifsätze für Hölzer des Specialtarifs II mit der Massgabe angewendet, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg erhoben wird. (Sä Stsb.)

(1519) **Hamburg-Pommerscher Verband.** Nachtrag 8 v. 1/8. 82 zum Gütertarif v. 1/7. 78 enthält neue Frachtsätze für Hamburg im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin (M. Fr. Fr.).

(1482) **Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahn-Verband via Wittenberge-Berlin resp. via Stendal-Berlin.** Nachtrag 10 v. 1/8. 82 zum Verbands-Gütertarif v. 1/7. 78 enthält:

I. Frachtsätze für die bisher nur in beschränktem Masse an dem Verbande betheiligt gewesenen Hinterpommerschen Stationen.

II. Berichtigung des Nachtrags 9. (Preis 0,05 ℳ) (Berlin-Hamburger E.)

(1460) **Harz-Nordsee-Verband.** Nachtrag 27 v. 1/8. 82 zum Gütertarif v. 1/1. 78 enthaltend:

I. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahn.

II. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn.

III. Anderweite bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Oschersleben (M. H. u. Br.) und Stationen des Directionsbezirks Hannover zwischen den Oldenburgischen Stationen Ihrhove, Leer und Quakenbrück und Braunschweigischen Stationen, sowie zwischen den Berlin-Anhaltischen Stationen Delitzsch, Falkenberg und Leipzig und Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrh.).

IV. Anderweite Sätze des Specialtarifs III und des Ausnahmetarifs für Getreide etc. für den Verkehr mit Braunschweigischen Stationen.

V. Berichtigungen. (K. E.-D. Magdeburg.)

(1364) **Hessisch-Pfälzischer Güterverkehr.** VI. Nachtrag zum Gütertarif v. 1/10. 81, Theil II, gültig v. 15/7. 82. (H. L.)

Hessisch-Pfälzischer Verkehr. V. Nachtrag zum Gütertarif v. 1/10. 81, Theil II, gültig v. 1/6. 82.

Uebernahmetarif No. 2 für den Güterverkehr zwischen Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, der Kaiser Franz-Josefbahn, der Böhmischen Westbahn und der Buschtêhrader Bahn einerseits und Gustavsburg transit andererseits v. 1/5. 81. Nachtrag V gültig v. 1/6. 82 an. (H. L.)

Mitteldeutscher Verband.

(1426) Nachtrag VII zum Verbands-Gütertarif, Theil II. Besondere Bestimmungen v. 1/1. 81, giltig v. 1/8. 82 ab, enthaltend Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften.

(1426) Nachtrag VI zu Heft No. 1 v. 1/1. 81, giltig v. 1/8. 82 ab, enthaltend Aenderungen und Berichtigungen der Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen, Aufhebung von Frachtsätzen zwischen Eberbach H. L. B. und Habelschwerdt, sowie Mittelwalde O.-Schl. B., neue Frachtsätze für die Stationen Altwasser Br.-Schw.-Fr. B. und Hainstadt H. L. B., ferner für Meerholz und Salzmünster im Verkehr mit Kirchheimbolanden.

(1426) Nachtrag IX zu Heft No. 3 a v. 1/1. 81, giltig v. 1/8. 82 ab, enthaltend abgeänderte bezw. neue Frachtsätze für Station Salzungen.

(1426) Nachtrag IX zu Heft No. 3 b v. 1/1. 81, giltig v. 1/8. 82 ab, enthaltend abgeänderte bezw. neue Frachtsätze für verschiedene Stationen.

(1217) Nachtrag IV zu Heft No. 4 v. 1/3. 82, giltig v. 1/8. 82 ab, enthaltend abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Hattingen, Immendingen, Konstanz, Neuhausen, Radolfzell, Schaffhausen, Singen, Stockach und Thalmühle.

(1426) Nachtrag V zu Heft No. 4 v. 1/8. bezw. 15/9. 82, enthaltend neue Frachtsätze für Station Altwasser Br.-Schw.-Fr. B., Berichtigungen und Aenderungen verschiedener Entfernungen und Frachtsätze.

(1528) Nachtrag IX zu Heft No. 5 v. 1/1. 81, giltig v. 15/8. 82 ab, enthaltend anderweite Nomenclatur des Ausnahmetarifs No. 3 (Eisen und Stahl), Ausnahme-Frachtsätze für Eisenerze (Ausnahmetarif No. 7). (K.-E.-D. Erfurt.)

Niederdeutscher Verband.

(1437) Nachtrag 12 v. 1/8. 82 zum Gütertarife v. 1/4. 78.

Specielle Tarifvorschriften. Anderweite Tarifsätze für einzelne Stationen.

(1435) Ausnahmetarif für Steinkohlen, Kokes und Briquets von Ibbenbüren, Piesberg und Püsselbüren nach Rechtselbeschen Stationen. Preis 0,10 ℳ (Ha)

Norddeutscher Verband.

(1444) Nachtrag 19 v. 1/8. 82 zum Gütertarife v. 1/1. 78.

Aufhebung der Tarifsätze für die Station Herne der ehemaligen Westfälischen Bahn.

Beschränkung des Verkehrs der Station Bodelschwingh auf Sendungen der Zeche Westhausen. Andere bezw. neue Tarifkilometer für den Verkehr mit Berlin, Potsdamer Bahnhof, und Wannsee. Andere Tarifkilometer für den Verkehr mit Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn. Andere Frachtsätze der Ausnahmetarife R für Eisen des Specialtarifs II und K für Eisenerz etc. Berichtigungen. (Ha)

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

(1146) Die im obigen Verbande bestehenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen Spandau (B.-H. B.) und Peitz (C.-Gr. B.) sind mit 1/8. 82 ab mit den bezüglichen Sätzen des Staatsbahntarifs zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Magdeburg gleichgestellt worden.

(1473) Vom 1/8. 82 ab sind für den Transport von gedörrten Pflaumen sowie Pflaumenmus in Doppelladungen ab Eger nach Hamburg (B.-H. und H. Stsb.), Lübeck, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm im obigen Verbande Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung gelangt.

(1523) Für Güter des Specialtarifs III in Ladungen von 10 000 kg von Büddenstedt nach Freiberg ist in demselben Verbande v. 1/8. 82 ab ein directer Frachtsatz von 0,85 ℳ pro 100 kg eingeführt worden. (Sä Stsb.)

Oberhessisch-Pfälzischer Gütertarif v. 1/9. 82 unter vollständiger Aufhebung des Tarifes v. 1/3. 79. (50 ₰.) (Pfälz.)

(1442) **Ostsee-Eisenbahnverband.**

Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/6. 82 (giltig v. 1/8. 82), enthaltend Aufnahme der Station Husby der Kiel-Flensburger Bahn. (Alt.-Kiel.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband.

(1402) Mit dem 1/8. cr. ist zum Pr.-Oberschlesischen Verbandtarif ein Anhang herausgegeben, derselbe enthält Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg.

(1533) Am 16/8. cr. tritt zum Tarif für den Preussisch-Oberschlesischen Verband der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderungen der besonderen Vorschriften Theil II B betreffs der Beförderung von Milch etc. und Fischen, den neueren Bestimmungen entsprechend.
2. Die Aenderung der Verzeichnisse der Artikel zu den Ausnahmetarifen für Getreide etc., Eisen und Stahl (4) und Holz, Europäisches (5).
3. Die Aenderung der Vorschrift für den Verkehr mit Station Altwasser des Königlichen Directionsbezirks Berlin.
4. Anderweite directe Frachtsätze und Erweiterung des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches, zwischen den Stationen der K. O. und O.-S. E.
5. Einbeziehung der Stationen Culmsee, Mocker, Ostaszewo und Dt. Eylau Stadt als Verbandstationen.
6. Aufnahme von Grünberg i/Sch. B.-F. E. in den Ausnahmetarif für Flachs und Hanf.

7. Aufhebung der Concurrenzfrachtsätze für Reppen und Rothenburg a/O. der M.-P. E. und B.-F. E.

8. Berichtigungen.

(Die sub 3 und 6 bezeichneten Tarifveränderungen sind bereits früher publicirt.) (K. E.-D. Bromberg.)

(1363) **Preussisch-Sächsischer Verbandtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/1. 82.

Vom 1/8. 82 ab findet im Verkehr von Trachenberg nach Chemnitz, Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof), Hof, Leipzig (Dresdener Bahnhof), Reichenbach, Riesa und Zwickau zu den im Tarif über die Breslau-Görlitzer Route angegebenen Sätzen directe Abfertigung von Vieh etc. auch über die Route Sorau-Cottbus-Grossenhain statt. (O/S.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

In Folge der stattgefundenen Verstaatlichung der Cottbus-Grossenhainer und Märkisch-Posener Bahn finden v. 15/8. cr. ab sämmtliche Sätze für Cottbus etc. im Staatsbahntarif Bromberg-Berlin und für Guben die von den diesseitigen Stationen der Strecken Laskowitz-Jablonowo-Insterburg-Kiewen, Tilsit, Memel und Bromberg-Pelplin etc. im vorgenannten Tarife bestehenden Sätze ebenfalls Anwendung auf die gleichnamigen Stationen der ehemaligen Cottbus-Grossenhainer resp. Märkisch-Posener Bahn.

(1561) Mit dem 15/8. cr. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Bitterfeld und Wittenberg der Berlin-Anhaltischen Bahn einer- und mehreren Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn andererseits directe Frachtsätze für sämmtliche regulären Classen innerhalb des Verbandes in Kraft.

(1564) Mit dem 16/8. cr. wird im Preussisch-Sächsischen Verbande die Nomenclatur des Ausnahmetarifs 1 für Getreide abgeändert. (K. E.-D. Bromberg.)

(1510) **Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Güterverkehr.** Am 1/8. 82 sind folgende Nachträge in Kraft getreten:

1. Nachtrag III zum Theil II (Allgemeine Bestimmungen) (Preis 5 Pf.)
2. Nachtrag III zum Heft 1. (Preis 10 Pf.)
3. Nachtrag II zum Heft 2. (Preis 15 Pf.)
4. Nachtrag II zum Heft 4. (Preis 10 Pf.)
5. Nachtrag I zum Heft 5. (Preis 5 Pf.)

Der Nachtrag III zum Theil II enthält ein anderweites Verzeichniss der dem Ausnahmetarif I (für metallurgische Erzeugnisse) bezw. dem Ausnahmetarif II (für Europäisches Holz) angehörenden Artikel.

Die Nachträge zu den einzelnen Tarifheften enthalten sämmtlich Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers; ausserdem sind enthalten in den Nachträgen zu den Heften 1, 2 und 4 Aenderungen und Ergänzungen der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisenerz etc.), in dem Nachtrage II zum Heft 2 Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, die Aufhebungen der Entfernungen und Frachtsätze für Station Herne H und theilweise erhöhte Tarifkilometer für die Stationen Camen; endlich ein Nachtrag II zum Heft 4 Ausnahmefrachtsätze für Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm nach Dieuze. Soweit die Tarifkilometer für die Station Camen Erhöhungen erfahren, behalten die bisherigen Entfernungen noch bis zum 15/9. 82 Gültigkeit. (Köln rechtsrh.)

(1495) **Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr.** Am 1/8. 82 sind an Stelle und unter Aufhebung der Hefte II, III und IV des Gütertarifs und der dazu erschienenen Nachträge v. 1/1. 81 sowie der bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze des Gütertarifs v. 1/1. 81 (Heft II) nebst Nachträgen für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Betriebs-Aemter Trier und Saarbrücken incl. Coblenz N. B. einer- und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits und der Hefte 152 und 161 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs v. 1/8. 78 nebst Nachträgen, neue Ausgaben der vorgenannten Tarifhefte II, III und IV in Kraft getreten. Dieselben enthalten zum grossen Theil reducirte Entfernungen bezw. Frachtsätze. In einzelnen Fällen treten in Folge der Berichtigung von Druckfehlern in den bisherigen Tarifheften geringe Frachterhöhungen ein. Die bisherigen niedrigeren Entfernungen bezw. Frachtsätze bleiben jedoch noch bis zum 15/9. 82 in Gültigkeit. (Preis des Heftes II 0,65 *M.*, der Hefte III und IV je 1 *M.*) (Köln rechtsrh.)

(1502) **Sächsisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Vom 1/8. 82 ab ist die Station Hainstadt der Hessischen Ludwigsbahn in den obigen Verbandsverkehr (Heft No. 1) einbezogen und für Station Dieuze der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (Heft No. 4) sind vom gleichen Tage ab veränderte Frachtsätze eingeführt worden. (Sä Stsb.)

(1452) **Schlesisch-Niedersächsischer Verband.**

Nachträge No. 9 v. 1/8. 82 zu den Tarifheften 1—6, 10 und 12, Nachtrag 8 v. 1/8. 82 zu dem Tarifheft No. 8, Nachträge 10 v. 1/8. 82 zu den Tarifheften 11 und 13. Die Nachträge enthalten: Aufhebung von Tarifsätzen, sowie Einführung anderweiter, theils erhöhter, theils ermässigter Tarifsätze für verschiedene Stationen. (K. E.-D. Magdeburg.)

(1436) **Schlesisch-Rheinischer Verband.**

Nachtrag 8 v. 1/8. 82 zum Gütertarife v. 1/8. 78.

Anderweite Entfernungen und Tarifsätze für verschiedene Stationen. Abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Europäisches Holz. Frachtsätze für Steintransporte von und nach der Haltestelle Ober-Streit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn. Einschränkung der directen Expedition im Verkehr mit der Station Bodelschwingh. Berichtigungen. (Ha)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.

(1297) Nachtrag I zum Tarif v. 1/6. 82 (giltig v. 1/7. 82), enthaltend:

I. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Eutin, Station der Altona-Kieler Eisenbahn und Gr. Schlamin, Lensahn und Oldenburg, Stationen der Kreis Oldenburger Eisenbahn.

II. Tarifsätze der Classe A 2 und des Specialtarifs III zwischen Itzehoe, Station der Holsteinischen Marschbahn und Bollersleben, Bülderup-Bau, Jeising-Hostrup, Jübek, Ohrstedt, Owschlag, Rickling, Rothenkrug, Sommerstedt, Woyens, Stationen der Altona-Kieler Eisenbahn.

III. Berichtigungen.

(1421) Nachtrag II zum Tarif v. 1/6. 82 (giltig v. 20/7. 82), enthaltend: Ermässigung einiger Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1. (A.-K.)

Süddeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehr nach und von Stationen der Aussig-Teplitzer, Böhmischen West-, Buschtěhrader, Dux-Bodenbacher, Rakonitz-Protiviner Bahn, werden „Felle, Häute und Leder“ ab 15/7. in Ladungen von 5 t zum Ausnahmetarif C 1, von 10 t zum Ausnahmetarif C 2 befördert. (E.-L.)

Südwestdeutscher Verband. Die Nachträge VI zum Heft 1 und III zum Heft 4, enthaltend neue und theilweise geänderte Entfernungen sind am 10/7. zur Einführung gekommen. (Gratis.) (E.-L.)

(1492) **Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif** v. 1/10. 81.

Nachtrag 1 zum Heft 6 (Main-Neckarbahn-Badischer Güterverkehr), giltig v. 1/8. 82, enthaltend:

Ergänzung der Vorbemerkungen des Tarifhefts, geänderte Entfernungen und Frachtsätze, Ergänzung des Ausnahmetarifs 3 (für Salz) und Einführung der Ausnahmetarife 4 (für Cement) und 5 (für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel). (Gratis.) (Bad. Stsb.)

West- und Nordwestdeutscher Verband.

(1540) Nachtrag 29 v. 10/8. 82 zum Seehafen-Ausnahmetarife v. 1/6. 79.

Anderweite Ausnahmesätze für Petroleum und Naphtha. Aufnahme der Stationen Bempflingen, Bopfingen, Feuerbach und Kirchentellingsfurt der Württembergischen Bahn.

(1621) Nachtrag 30 v. 25/8. 82 zum Seehafen-Ausnahmetarife v. 1/6. 79.

Aufnahme der Artikel Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Cocosnussöl zu den für Talg resp. Speck bestehenden Frachtsätzen in den Tarif. (Ha)

III. A. 1.

(1560) Staatsbahntarif zwischen den Bezirken **Bromberg-Berlin.**

Mit dem 16/8. 82 tritt der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Abänderungen der Nomenclatur der Ausnahmetarife 1 und 2 für Getreide und Holz.
2. Neue Entfernungen für Culmsee, Mocker und Ostaszewo, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg.
3. Ergänzungen und Berichtigungen.
4. Bereits früher publicirte Tarifveränderungen. Soweit durch Abänderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife Erhöhungen eintreten, kommen dieselben erst mit dem 1/10. 82 zur Anwendung. (K. E. D. Bromberg.)

(1569) Staatsbahntarif zwischen den Bezirken **Bromberg** und **Magdeburg.**

Mit dem 16/8. 82 tritt der Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife I und II (Getreide etc. und Holz des Specialtarifs II.)

II. Entfernungen und Tarifsätze für die neu eröffneten Stationen Culmsee, Mocker und Ostaszewo des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg.

Bezüglich der erhöhten Holzsätze für Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ist Publication bereits unterm 28/6. 82 erlassen.

Soweit weitere Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze vorkommen, treten dieselben mit dem 1/10. 82 in Kraft. (K. E. D. Bromberg.)

(1569) Staatsbahntarif zwischen den Bezirken **Bromberg-Hannover.**

Mit dem 16/8. 82 tritt der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderung der Nomenclatur der Ausnahme-Tarife I und II (Getreide etc. und Holz des Specialtarifs II.)

II. Entfernungen und Tarifsätze für die neueröffneten Stationen Culmsee, Mocker und Ostaszewo, Eröffnung der Haltestelle Cüstriner-Vorstadt für den Güter-Verkehr.

III. Anderweite Stückgutsätze für Berlin K. O. und Lichtenberg, anderweite Holzsätze für Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, anderweite Sätze für Getreide etc. und Holz, europäisches des Specialtarifs II.

IV. Berichtigungen des Haupt-Tarifs (K. E. D. Bromberg.)

(1569) Staatsbahntarif zwischen Directionsbezirk **Bromberg** und **Oldenburgischen Bahnen.**

Mit dem 16/8. 82 tritt der Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife I und II (Getreide etc., des Specialtarifs II).

II. Entfernungen und Tarifsätze für die neueröffneten Stationen Culmsee, Mocker und Ostaszewo des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg, Ausnahmesätze für Hanf ab Königsberg i/Pr. nach Leer und Wilhelmshaven, Eröffnung der Haltestelle Cüstriner Vorstadt für den Güter-Verkehr.

III. Anderweite Sätze für Lichtenberg, anderweite Schnittsätze für Holz, europäisches, des Specialtarifs II von Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

IV. Berichtigungen des Haupt-Tarifs.

(1199) Staatsbahntarif zwischen Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** und den **Directionsbezirken Berlin, Bromberg, Breslau.**

Am 1/8. 82 tritt für den Verkehr zwischen Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin (excl. der Märkisch-Posener und Cottbus-Grossenhainer Bahn), Bromberg (einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn), sowie der Oberschlesischen Bahn andererseits, ein neuer Güter-Tarif in Kraft, durch welchen die auf dem Titelblatte desselben verzeichneten älteren Tarife bezüglich sämmtlicher in dem neuen Tarif enthaltenen Relationen aufgehoben werden. Der neue Tarif giebt die Frachtsätze nur theilweise in besonderen Stations- (Ausnahme) Tariftabellen, im Uebrigen dagegen nur die bezüglichen Entfernungen an.

Soweit Letzteres der Fall ist, werden die zwischen je zwei Stationen anzuwendenden Frachtsätze in der Weise gefunden, dass zunächst aus dem Kilometerzeiger (E) die Entfernungsziffer, und für diese demnächst die zutreffenden Frachtsätze aus der von den Staats-Eisenbahn-Verwaltungen herausgegebenen „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle" nach Massgabe der auf Seite 84 des Tarifs getroffenen Bestimmungen entnommen werden.

Im Verkehr mit Liebau transito des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin und Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Ziegenhals transito der Oberschlesischen Bahn, kommen die in den resp. Local-Tarifen festgesetzten Zoll- und Steuerabfertigungsgebühren für Arbeitsleistung bei der Revision nicht zur Erhebung, weil dieselben bereits in den Frachtsätzen enthalten sind. (K. E. D. Bromberg.)

(1332) Tarife für andere directe Verkehre. Staatsbahnverkehr **Elberfeld-Magdeburg.** Einführung eines neuen Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. (B. M.)

(1285) Berichtigungsblatt zum Staatsbahn-Güter-Tarif v. 15/5. 82 zwischen den Directions-Bezirken **Hannover** und **Berlin**, desgl. zwischen der **Oldenburgischen Staatsbahn** und dem Directionsbezirk **Berlin.** (K. E. D. Berlin.)

(1237) Staatsbahn-Gütertarif zwischen **Köln (linksrh.)** und **Breslau** v. 1/5. 82. Vom 1/8. 82 ab erhöhen sich die Entfernungen in den Relationen Kattowitz-Beurig-Saarbrücken von 1 055 km auf 1 155 km, und Kattowitz-Dudweiler von 1 032 km auf 1 132 km. (O. S.)

(1481) a. Nachtrag No. 2 v. 1/8. 82 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke **Magdeburg** und **Hannover** v. 1/1. 82, enthaltend:

I. Tarifsätze für den Verkehr zwischen der neu aufgenommenen Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn und Stationen des Directionsbezirks Hannover.

II. Anderweite ermässigte Stückgutfrachtsätze für verschiedene Relationen.

III. Berichtigungen.

(1179) b. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke **Hannover** und **Magdeburg** v. 1/8. 82. Der Tarif umfasst den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Hannover einerseits und Stationen des Directionsbezirks Magdeburg, sowie der Berliner Bahnhöfe und der Berliner Ringbahnstationen andererseits.

Durch diesen Tarif sind die Bestimmungen und Beförderungspreise folgender Tarife nebst Nachträgen, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet, aufgehoben:

a) des Local-Vieh- etc. Tarifs der Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Eisenbahn v. 1/2. 80,

b) des Vieh- etc. Tarifs für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband v. 1/7. 80,

c) des Vieh- etc. Tarifs für den Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband v. 1/5. 80,

d) des Vieh- etc. Tarifs für den Harz-Nordsee-Verband v. 1/5. 80,

e) des Vieh- etc. Tarifs für den Norddeutschen Verband v. 1/4. 80,

f) des Staatsbahn-Vieh etc. Tarifs v. 1/1. 80,

g) des Vieh- etc. Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband v. 1/5. 80.

(1415) c) Nachtrag No. 3 v. 1/8. 82 zum Güter-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks **Magdeburg** einerseits und **Oldenburgischen Stationen** andererseits v. 1/1. 82, enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen der neu aufgenommenen Station Osterwieck, der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn und Stationen der Oldenburgischen Eisenbahn.

(1179) d) Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks **Magdeburg** einerseits und Stationen der **Grossherzoglich Oldenburgischen** Eisenbahnen andererseits v. 1/8. 82. Der Tarif umfasst den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen Bahn einerseits und Stationen des Directionsbezirks Magdeburg, sowie der Berliner Bahnhöfe und der Berliner Ringbahnstationen andererseits.

Durch diesen Tarif sind die Bestimmungen und Beförderungspreise folgender Tarife nebst Nachträgen, und soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet, aufgehoben:

a) des Vieh- etc. Tarifs für den Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband v. 1/5. 80,

b) des Vieh- etc. Tarifs für den Harz-Nordsee-Verband v. 1/5. 80. (K. E. D. Magdeburg.)

(1417) **Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen, sowie Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen.** Nachtrag II vom 1/8. 82. Zum Staatsbahn-Gütertarif Oldenburg-Köln (rechtsrh.) v. 1/4. 82.

I. Eröffnung der Station Büderich für den Eil- und Fracht-Stückgut-Verkehr.

II. Anderweite Tarifsätze für Wetzlar im Verkehr mit Delmenhorst, Ellenserdamm etc.

III. Anderweite Tarifsätze für Ehrenbreitstein im Verkehr mit Brake, sowie für Bendorf, Ehrenbreitstein und Vallendar im Verkehr mit Nordenhamm.

IV. Aufhebung der Tarifsätze für Herne H. und Einschränkung des Verkehrs mit Bodelschwingh.

V. Berichtigungen etc. (Oldenburg.)

III. A. 2.

(1458) Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Köln (rechtsrheinisch) einerseits,** und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn andererseits** ist am 1/8. 82 ein neuer Tarif unter Aufhebung des bisher bestandenen in Kraft getreten. (Preis 10 ₰) (Köln rechtsrh.)

III. B. 3.

(1442) Mit 5/8. 82 gelangte ein Tarif für den directen **Güterverkehr via Steinbrück-Sissek** zwischen Wien, Triest und Fiume einerseits und Stationen der K. K. Bosna-Bahn, sowie Serajevo andererseits zur Einführung. (Südbahn.)

Süd-Nordösterr.-Ung. Verbandstarif. Mit 15/8. 82 trat der III. Nachtrag in Wirksamkeit. (Südbahn.)

III. C. 2.

(1472) **Aussig-Teplitzer, Buschtěhrader, Dux-Bodenbacher, Pilsen-Priesener und Prag-Duxer Bahn mit Dresden-Elbkai.** Zum Uebernahmetarif vom 1/3. 81 sind mit 1/8. 82 ermässigte Frachtsätze für Zündhölzer in Wagenladungen von Pilsen, Klattau, Neuern und Eisenstein nach Dresden-Elbkai in Kraft getreten. (Sächs. Stsb.)

(1497) **Badisch-Schweizerischer Güterverkehr.** Nachtrag I zum Tarif vom 1/12. 81 für die Beförderung von Gütern zwischen Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn, einerseits und sämmtlichen Stationen der Grossh. Badischen Eisenbahnen andererseits, giltig vom 15/8. 82, enthaltend: anderweite Frachtsätze mit einigen Stationen, Erweiterung des Ausnahmetarifs 5 (für Eisen und Stahl), Einführung eines Ausnahmetarifs 6 (für Cement) und Berichtigungen des Haupttarifs. (Gratis.) (Bad. Stsb.)

Elbe-Umschlagsverkehr. Einführung neuer Tarife für den Verkehr Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden-Elbequai. (Oe. N. W. B.)

(1470) **Hannover-Magdeburg-Ungarischer Eisenbahnverband.** Nachtrag VIII vom 15/8. 82 zu Theil II des Gütertarifs vom 15/5. 80, enthaltend: 1. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6. 2. Ergänzung des Kilometerzeigers.

(1086) Aus dem Ausnahmetarif 6 für Rinden Europäischer Holzarten des obigen Verbandes sind vom 1/8. 82 die Stationen: Berzova, Deva, Gyulafehérvar, Karlsburg, Illyr, Puj, Radna-Lippa, Russ, Varallya-Hatszeg und Zam der I. Siebenbürger Eisenbahn geschieden. (Sä. Stsb.)

(1591) **Oesterr.-Rheinländisch-Westfälischer Verkehr.** Nachtrag III zu Theil II des ab 20/10. 80 giltigen Tarifs, enthaltend: Special-Tarif für Graphit. (Oe. Stsb.)

(1121) **Ostdeutsch-Ungarischer Verband-Gütertarif** Theil II A (Classentarif) vom 1/1. 80.

Am 1/8. 82 ist die Station Mittelwalde aus dem Verbande ausgeschieden. (O. S.)

(1420) **Ostdeutsch-Ungarischer Verband-Gütertarif** Theil II. Heft 2. Ausnahmetarif für Getreide vom 1/10. 81. Der am 15/8. 82 in Kraft getretene Nachtrag II enthält:

1. Abänderung der Bezeichnung des Verbandtarifs und Aufnahme neuer Artikel in den Ausnahmetarif B.

2. Bestimmung, betreffend die Station Cüstrin.

3. Aufhebung der direkten Tarifsätze im Verkehr mit Budapest Ferenczvaros (Franzstadt) der U. St. E.

4. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs A (Getreide etc.) im Verkehre mit den Stationen der Ungarischen Nordwestbahn und Alföld-Fiumaner Eisenbahn.

5. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs C (leere Säcke) im Verkehr mit den Stationen der Ungarischen Nordostbahn und Alföld-Fiumaner Eisenbahn.

6. Druckfehlerberichtigungen. Preis 0,20 *M.* (O. S.)

(1448) **Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.** Nachtrag II vom 15/8. 82 zu Theil II des Gütertarifs vom 1/2. 82 enthaltend: I. Neue Frachtsätze für Prag (K. F. J. B.), Kladrub (Oesterr. Staatsb.) und Wien etc. II. Abgeänderte Frachtsätze. III. Ergänzung des Kilometerzeigers. IV. Berichtigungen.

(1169) Vom 1/8. 82 ab ist der im Nachtrag I zu Theil III des obgenannten Gütertarifs enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 12 (Glaubersalz) zwischen Potschappel und Ellbogen-Neusattel um 0,10 *M.* pro 100 kg erhöht worden. (Sä. Stsb.)

(1508) **Südösterreich-Deutscher Güterverkehr.** Nachtrag IV vom 1/8. 82 zum Tarife vom 1/10. 80.

Inhalt: Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 19 für Eisen- und Metallwaaren. (K. E. D. l. K.)

(1471) **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.** Nachtrag IV vom 15/8. 82 zu Theil IV (Ausnahmetarif 6 für Rinden Europäischer Holzarten und 7 für gebrauchte, leer zurückgehende Säcke) des Gütertarifs vom 1/1. 80, enthaltend: Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze.

(1046) Vom 1/8. 82 ab sind die Stationen: Berzova, Deva, Gyulafehérvar, Karlsburg, Illyr, Puj, Radna-Lippa, Russ, Varallya-Hatszeg und Zam der I. Siebenbürger Eisenbahn aus dem obbezeichneten Ausnahmetarif 6 für Rinden Europäischer Holzarten ausgeschieden. (Sä. Stsb.)

(1358) **Werrabahn-Oesterreich-Böhmischer Eisenbahnverband.**
a) Nachtrag I zu Theil I v. 16/9. 80.
Enthaltend: 1. Berichtigung des Vorworts zum Tarif,
2. Anderweites Verzeichniss der Ausnahmetarife.
b) Nachtrag V zu Theil II v. 15/8. 79.
Enthaltend: Aenderung der Bestimmung bezügl. der von und nach der Oest. Südbahn gehenden Transporte und Ermässigung des Ausnahmetarifs für Schwerspath. (Werra-E.)

III. D.

(1474) **Bayerische Staatsbahn und Sächsische Staatsbahn mit Chiasso transit via Lindau-Gotthard.**

Zum provisorischen Gütertarife v. 1/6. 82 sind v. 1/8. 82 ab Ausnahmetarifsätze für Steinkohlen, Kokes und Briquets, sowie für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets von Borna, Lugau, Oelsnitz b/L., Meuselwitz, Rehmsdorf, Rositz und Zwickau nach Chiasso transit zur Einführung gelangt. (Sächsische Staatsb.)

(1539) **Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr.**

Vom 15/8. cr. an treten für die Beförderung von Petroleum in Wagenladungen à 10 000 kg von Antwerpen (Entrepôt Bassins und Sud) transit nach den Stationen Kirn, Kreuznach, Oberstein, Sobernheim und Staudernheim ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft. (K. E.-D. l. K.)

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

1. Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Belgischen Stationen einerseits und Stationen der südwestlichen Eisenbahnen Deutschlands andererseits.

Heft VII b. I. Abtheilung. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Belgischen Stationen (excl. der Grossen Belgischen Centralbahn) einerseits und Stationen der Württembergischen Staatsbahnen andererseits.

II. Abtheilung. Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn einerseits und Stationen der Württembergischen Staatsbahnen andererseits. Giltig v. 1/8. 82 ab, unter Aufhebung der gleichnamigen Tarife v. 1/9. 79.) (Wü)

(1268) **Bergisch-Märkisch-Belgischer Verkehr via Bleyberg.** Tarif v. 1/1. 80. Einführung des Nachtrags VI zum Gütertarif Theil I. (B.-M.)

(1388) **Bergisch-Märkisch Grand Central Belge Verband.** Tarif v. 1/7. 81 (Theil I) und v. 1/8. 80 (Theil II). Die Sätze für Antwerpen (Entrepôt und Bassins), sowie für (Entrepôt und Bassin) transit haben auch für Antwerpen (Sud) und Antwerpen (Sud) transit der Belgischen Staatsbahn Gültigkeit. (B.-M.)

(1341) **Bergisch-Märkisch-Niederländischer Verkehr.** Tarif v. 1/1. 80.

Bergisch-Märkisch-Holländischer Verkehr. Tarif v. 10/7. 80.
Köln-Minden-Holländischer Verkehr. Tarif v. 10/3. 81.
Bergisch - Märkisch - Niederländischer Rheinbahn - Verkehr. Tarif v. 7/1. 81.

Ausdehnung der Ausnahmetarife für Eisen und Stahl des Specialtarifs II. (B.-M.)

(1566) **Böhmisch-Schweizerischer und Vorarlberger Güterverkehr via Lindau,** für den Transport von Getreide etc. sowie von gebr. Getreide- und Mehlsäcken aus Böhmen nach der Schweiz ist mit Giltigkeit v. 1/8. 82 ein neuer Tarif in Kraft getreten, wodurch der gleichnamige Tarif v. 1/11. 79 aufgehoben wurde. (Bö. Westb.)

(1369) **Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr.** Die Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Flachs, Hanf und Hanfstroh bei Aufgabe in Wagenladungen von 20 000 resp. 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von Thorn, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, nach Belgischen Stationen treten am 27/8. 82 ausser Kraft. (K. E. D. l. K.)

Deutsch-Dänischer Eisenbahn-Verband.

(1219) Nachtrag II. zum Tarif für die Beförderung von Gütern v. 1/11. 81, gültig v. 1/7. 82, enthaltend: Aufnahme der Station Thisted in den Verband.

(1264) Nachtrag I. zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 15/3. 82, gültig v. 1/7. 82, enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr mit der Dänischen Staatsbahnstation Thisted. (A. K.)

(1147) **Deutsch-Skandinavischer Eisenbahn-Verband.** Nachtrag XI. zum Tarif v. 1/7. 77, gültig v. 1/7. 82, enthaltend: Aenderung der Special-Bestimmungen. (A. K.)

(1508) **Deutsch-Italienischer Güter-Tarif via Bremen-Kufstein** v. 1/10. 80. Nachtrag IV. v. 1/8. 82, enthaltend: ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 19 für Eisen- und Metallwaaren. (K. E. D. l. K.)

(1439) **Deutsch-Polnischer Eisenbahn-Verband.** Vom 1/8. 82 erhält die im Nachtrage 4 zum Tarfheft 3 auf Seite 3 enthaltene Nomenclatur der Ausnahmetarife für Eisen etc. eine andere Fassung. (K. E. D. Bromberg.)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband.

(1552) 1. Mit dem 1/8. 82 tritt der XV. Nachtrag zum Tarif in Kraft, derselbe enthält einen ermässigten Ausnahmetarif für Flachstransporte im Verkehr mit den Verbandstationen der Dünaburg-Witebsker, Orel-Witebsker, Orel-Grjäsi und Grjäsi-Zarizyner Eisenbahn.

(1351) 2. Mit dem 1/8. tritt der II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Flachs, Flachsheede und Werg zwischen Russischen und Schlesischen Stationen in Kraft. Derselbe enthält:

a) Einführung eines weiteren ermässigten Ausnahmetarifs für Flachstransporte im Verkehr zwischen den Verbandstationen der Dünaburg-Witebsker etc. Eisenbahn einerseits und den Schlesischen Verbandflachsstationen andererseits.

b) Aufnahme der Station Treppenhof der Riga-Dünaburger Eisenbahn.

c) Aufnahme der Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal, Schmiedeberg des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, Halberstadt loco und transito der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, Peterwitz der Oberschlesischen Eisenbahn.

d) Bestimmung betreffend die Anwendung der Transit-Frachtsätze.

(1544) 3. Vom 20/8. 82 n. St. ab wird die Station Stockmannshof der Riga-Dünaburger Eisenbahn für den Flachs etc. Verkehr in den Verband aufgenommen. (K. E. D. Bromberg.)

(1543) **Hessisch-Belgischer Verkehr.**

Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einer- und Stationen der Belgischen Staatsbahn und der Grossen Belgischen Centralbahn andererseits vom 15/8. 82. (Preis 0,55 *M.*). (K. E. D. l. K.)

(1151) **Italienisch-Belgischer resp. Englischer Lebensmittel-Verkehr.**

Die Frachtsätze der Station London im Nachtrag I vom 1/3. 82 — Haupttarif vom 15/10. 80 — werden vom 1/8. 82 an um 6 Frcs. erhöht. (K. E. D. l. K.)

Oesterreichisch-Ungarischer und Süddeutsch-Französischer Eisenbahn-Verband.

Am 15/7. 82 sind eingeführt:

Nachtrag 2 zum Theil I enthaltend Ergänzungen der Waarenklassification (gratis).

Nachtrag 2 zum Theil II enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs (gratis).

Nachtrag 2 zum Theil III enthaltend Ausnahmetarif für Mehl und Raps von Bayern nach Paris, sowie Ergänzungen und Berichtigungen (gratis). (E. L.)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Verkehr.

(1539) a) Vom 15/8. 82 an treten für die Beförderung von Petroleum in Wagenladungen à 10 000 kg von Antwerpen (Entrepôt, Bassins und Sud) transit nach den Stationen Bacharach, Bingerbrück, Boppard, Capellen a. Rh., Coblenz (Rhein und Mosel), Oberwesel, Rhens und St. Goar, ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft.

(1589) b) Vom 16/8. 82 bis 31/12. 82 erhält für Langholztransporte ein Ausnahmetarif Gültigkeit, nach welchem die Frachtsätze der Ausnahmetarife 6a resp. 6b (für Holz des Spec.-Tarifs II) für Langholz mit der Massgabe Anwendung finden, dass bei Verladung auf einem Paar Schemelwagen oder Kuppelwagen die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist. (K. E. D. l. K.)

Rheinisch-Niederländischer Verkehr.

Station Kreuznach wird vom 10/8. 82 in den Verbands-Verkehr einbezogen. (K. E. D. l. K.)

IV.

(1612) **Bleierz.** Rheinisch-Bayerischer Verkehr. Am 20/8. 82 ist für Bleierzsendungen in Ladungen von 10 000 kg von Freibung nach Brohl ein Ausnahme-Frachtsatz, betragend 1,15 ℳ pro 100 kg, in Wirksamkeit getreten. (K. E. D. l. K.)

(1380) **Eisenbahnwagen-Obergestelle.** Vom 1/8. cr. ab werden „Eisenbahnwagen - Obergestelle, zerlegte" sowie „eiserne Nieten, Schrauben und Muttern für Schiffs- und Brückenbau" zu den in den Ausnahme-Tarifen für den Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen einerseits und den Elb-, Weser- und Emshafenstationen bezw. Lübeck, Altona, Ottensen, Kiel, Flensburg und Mecklenburgischen Stationen andererseits vom 1/3. bezw. 20/10. 80 sowie in dem Seetransit-Tarif für den Verkehr zwischen den Emshafenstationen und Osnabrück für Eisen des Specialtarifs II vorgesehenen Ausnahmefrachtsätzen befördert.

Ferner sind an dem genannten Tage ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen etc. von den Stationen Köln, Ehrenfeld, Deutz, Deutzerfeld - Kalk, Kalk und Mülheim a/Rh. bezw. Mechernich und Stolberg nach Hamburg, Harburg, Altona, Ottensen, Lübeck, Kiel und Flensburg, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Zink in Blöcken etc. von Bensberg, Berg. Gladbach, Dortmund, Eschweiler, Kalk, Letmathe, Oberhausen und Stolberg nach Flensburg und theilweise ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Specialtarife I, II und III von Kirchen, Niederschelden, Siegen, Haardt, Geisweid und Creuzthal nach den Elb-, Weser- und Emshafenstationen zur Einführung gekommen. (Köln rechtsrh.)

Getreide. Westungar. - Oesterreichischer Getreidetarif vom 15/8. 82 sammt Instradirungstabelle.

Uebernahmetarif für den Oesterr.-Ung.-Vorarlberg-Schweizerischen Getreideverkehr vom 1/8. 82 sammt Kartirungs- resp. Instradirungstabelle.

Ausnahmetarif für den Oesterr.-Ung.-Vorarlberg-Schweizerischen Getreideverkehr vom 1/8. 82.

Galizisch - Schweizerisch - Südbadischer Getreidetarif vom 10/8. 82 sammt Instradirungstabelle.

Galizisch - Süddeutscher Getreidetarif Heft II vom 10/8. 82 sammt Instradirungstabelle (Verkehr Galizien-Württemberg, Baden, Pfalz und Elsass-Lothringen). (K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb.)

Getreide. Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Theil II. Heft 1 von 1/1. 80.

(1410) a) Der vom 1/8. 82 ab gültige Nachtrag 11 enthält: 1. Frachtsätze der in den Verband neu aufgenommenen Stationen Aue, Auerbach, Burgstädt, Penig, Stauchitz, Wechselburg, Wilkau und Wolfsgrün der Sächsischen Staatsbahnen.

2. Geänderter Frachtsatz für den Verkehr von Podwoloczyska nach Berlin. Preis 0,10 ℳ.

(1236) b) Am 15/8. 82 ist der unterm 5/4. 82 mit Gültigkeit vom 10/4. 82 ab publicirte ermässigte Frachtsatz für Getreide etc. von Podwoloczyska nach Berlin wieder ausser Kraft getreten.

(1553) c) Am 25/8. 82 sind für Getreide, Hülsenfrüchte etc. von einzelnen Stationen der G. C. L. B. und L. Cz. J. Bahn nach Berlin folgende ermässigte Tarifsätze in Kraft getreten:

		pro 100 kg				
Brody loco und trans.-Berlin	10	kr.	+ 93,78	Kop.	+ 1,61	ℳ
Krasne - „	27,8	„	+ 93,78	„	+ 1,61	„
Zloczow - „	35,8	„	+ 93,78	„	+ 1,61	„
Tarnopal - „	54,5	„	+ 93,78	„	+ 1,61	„
Jassy - „	30	centms.	+ 147,09	„	+ 1,61	„
Podul-Iloii - „	64,3	„	+ 147,09	„	+ 1,61	„
Tingul-Frumos - „	82,8	„	+ 147,09	„	+ 1,61	„

(1182) **Tarifheft IV vom 20/1. 80.** Am 1/8. 82 sind die Frachtsätze zwischen

		a. b.		a. b.	
Przeworsk u. Hanau	von	4,64—4,69	auf	5,64—5,69	ℳ
„ Offenbach	„	4,69—4,74	„	5,69—5,74	„
„ Schüchtern	„	4,41—4,46	„	5,41—5,46	„
„ Wächtersbach	„	4,49—4,54	„	5,49—5,54	„

erhöht worden. (O. S.)

(1601) **Grubenholzverkehr nach Belgien.** Grubenholzsendungen nach Belgien, welche aus Hölzern verschiedener Stärke zusammengesetzt sind und zwar aus solchen, welche am Stammende 75 cm und mehr Umfang haben und solchen, welche eine geringere Stärke besitzen, müssen künftig behufs Erleichterung der steueramtlichen Abfertigung von zwei Zolldeclarationen begleitet sein, von denen die eine die Anzahl und den Kubikinhalt der ersteren, dem Eingangszolle unterliegende Art, die andere die Zahl und den Werth der zweiten Art, welche zollfrei ist, enthalten muss. (K. E. D. l. K.)

Holz. Mit 15/8. 82 erfolgte die Aufhebung des Specialtarifes für directe Holzsendungen nebst einschlägigem Nachtrag ab Stationen der Erzherzog Albrecht - Bahn nach Galatz, Braila und Bucarest. (L. C. J.)

(1475) **Kalk.** Am 10/8. 82 sind ermässigte Tarifsätze für die Beförderung von gebranntem Kalk in Wagenladungen von 10000 kg von Aprath, Delstern, Dornap, Finnentrop, Hochdahl, Hohenlimburg, Kupferdreh, Letmathe, Lengerich, Beckum-Ennigerloh, Beckum, Brackwede, Gesecke und Oelde nach Kiel in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

(1362) **Kalk**-Transporte von der Aussig-Teplitzer Bahn, Dux-Bodenbacher und Oesterreichischen Staatsbahn nach der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, dem Eisenbahndirectionsbezirke Berlin, der Berlin-Görlitzer und der Cottbus - Grossenhainer Eisenbahn via Bodenbach bezw. Tetschen.

Nachtrag II. v. 1/8. 82 zum Ausnahmetarife v. 1/6. 81 enthaltend: I. Aenderung von Firmen betheiligter Bahnen. II. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze. III. Ergänzung des Kilometerzeigers. (Sä Stsb.)

(1306) **Kohlen.** Nachtrag VI. zum Tarife für den directen Transport Böhmischer Kohlen von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) und Buschtehrader Eisenbahn nach Norddeutschland via Reitzenhain, resp. via Franzensbad v. 1/9. 78, gültig ab 1/8. 82. Derselbe enthält: I. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze, II. Aenderung der Instradirung, III. Berichtigungen und Ergänzungen, IV. Neues Verzeichniss der Zechenbahnfrachten. (Bu.)

Kohlen. Provisorischer Belgisch - Badischer Kohlentarif v. 1/3. 82 die Frachtsätze für Basel sind aufgehoben und durch diejenigen für Basel E. L. im Belgisch-Elsässischen Kohlentarif v. 1/6. 82 ersetzt worden. (E. L.)

Kohlen. Mit 15/9. 82 tritt ein neuer Tarif für den Kohlenverkehr von Stationen der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn nach den Stationen der Böhm. Nordbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn via Bodenbach, ferner nach Tetschen Oesterr. Nordwestbahn in Kraft, dessen Frachtsätze gegenüber den bisherigen, theilweise Ermässigungen erfahren haben. (Au. Tepl.)

(1501) **Locomotiven.** Für den Transport von nach Spanien bestimmten Locomotiven und Tendern, auf eigenen Rädern laufend, kommt für die Strecke von Chemnitz nach Genf transit via Lindau-Romanshorn v. 1/8. 82 ab ein Frachtsatz von 39,70 Frcs. pro Tonne zur Berechnung. Für die dabei verwendeten Trucs ist das Gewicht derselben mit in Rechnung zu ziehen; beim Rücktransport der leeren Trucs werden dieselben auf der Strecke von Genf nach Chemnitz frachtfrei befördert. Das Gewicht der zum Transport von Tendern event. verwendeten Lowries bleibt bei der Frachtberechnung ausser Ansatz. Die seit Ende des Jahres 1877 für Locomotiv- und Tender-Transporte von Chemnitz nach Genf trans. in Giltigkeit gewesenen directen Frachtsätze werden hierdurch ausser Kraft gesetzt. (Sä. Stsb.)

Reis. Specialtarif für die Beförderung von Reis ab Antwerpen etc. nach Badischen Stationen. Nach Einführung des Heftes VIb. des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs sind am 1/7. die Taxen für Basel (Cad.) und den übrigen Badischen Stationen des genannten Specialtarifs ausser Kraft getreten. (E. L.)

(1606) **Langholz.** Die in den Local- und Wechselverkehren der vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen mit Gültigkeit bis Ende des Jahres 1882 in Kraft getretene Ausnahmetarifirung für Langholz, wonach bei Verladung dieses Artikels auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist, findet bis zu dem gedachten Zeitpunkte auch auf den Verkehr mit den Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn Anwendung. (Köln rechtsrh.)

Mineralwasser. Ausnahme-Tarif für Mineralwasser-Sendungen im Verkehre zwischen Stationen Ungarischer Bahnen. Giltig v. 1/8. 82. (Ungar. Stsb.)

Steine. Nachtrag I zum Luxemburgisch - Niederländischen Steintarif v. 15/3. 81, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Kruchten und Utrecht (Gasfabrik) sowie die Aufnahme der Station Blenick ist am 15/7. eingeführt. Preis 0,06 ℳ (E.-L.)

(1393) **Steine.** Am 15./8. cr. ist ein Ausnahmetarif für den Transport feuerfester Steine in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn - Directions - Bezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der

Kronprinz Rudolf-Bahn in Kraft getreten. (Abgabe des Tarifs unentgeltlich.)

(1440) **Steinkohlen.** Am 1./8. cr. sind für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg bezw. Sendungen von mindestens 50 000 kg von Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn nach den Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marsch-, der Westholsteinischen, der Kreis-Oldenburger, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Berlin-Hamburger, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn via Hassbergen-Hamburg zwei verschiedene Ausnahme-Tarife in Kraft getreten. (Preis je 10 ₰.) (Köln rechtsrheinisch.)

(1476) **Steinkohlen.** Für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Kohlenstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatsbahnen ist am 1/8. 82 ein neuer Ausnahmetarif unter Aufhebung des bisherigen Tarifs v. 1/6. 81 in Kraft getreten. Soweit jedoch die bisherigen Frachtsätze sich niedriger stellen, als diejenigen des neuen Tarifs, bleiben dieselben noch bis zum 15/9. 82 in Kraft. Ferner bleiben die in dem Ausnahmetarif v. 1/6. 81 enthaltenen Frachtsätze für Bretten tr., Jagstfeld tr., Mergentheim tr. und Pforzheim tr. noch bis zum 15/9. 82 und diejenigen für Aachen A. J., Langerwehe Rh. und Stolberg Rh. noch bis auf Weiteres in Gültigkeit. Die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifs für Mengen und Sigmaringen, welche durchweg höher sind als die z. Z. bestehenden, treten am 15/9. 82 auch für die gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen an Stelle der bisherigen billigeren Taxen in Kraft. (Preis 0,35 ℳ.)

(1477) Am 1/8. 82 sind directe Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Ruhrkohlenstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach der Haltestelle Neuekrug der Braunschweigischen Eisenbahn in Kraft getreten.

(1478) Am 1/8. cr. ist — unter Aufhebung des betreffenden Ausnahmetarifs vom 1/7. 80 — ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von zur überseeischen Ausfuhr oder zum Heizen der Dampfschiffe und Staats-Dampfbagger-Maschinen bestimmten Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechts- und linksrheinisch) nach den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Eisenbahn, sowie für den Rücktransport überseeischer Eisenerze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen von Brake, Elsfleth und Nordenhamm nach den betreffenden Kohlenversandstationen; ferner ein neuer Ausnahmetarif für zur überseeischen Ausfuhr oder zum Heizen der Dampfschiffe und Staats-Baggermaschinen bestimmten Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Brake, Elsfleth und Nordenhamm in Kraft getreten. (Preis 15 bezw. 20 ₰.)

Die neuen Ausnahmetarife enthalten die bisher gültigen Ausnahme-Frachtsätze, jedoch tritt für Kohlensendungen nach Brake, Elsfleth und Nordenhamm, welche nachweislich zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern bestimmt sind, unter den in den Ausnahmetarifen angegebenen Bedingungen eine Ermässigung der bezüglichen Frachtsätze um 5 ℳ pro 10 000 kg im Wege der Rückerstattung ein.

Die Anwendung der Kohlenfrachtsätze auf den Rücktransport überseeischer Eisenerze ist für den Verkehr nach der Dortmund-Gronau-Enscheder Station Eving nicht in den neuen Tarif übernommen; dagegen bleibt der bisherige Tarif in dieser Beziehung noch bis zum 15/9. 82 in Geltung.

(1479) Am 1/8. 82 ist zum Ausnahmetarife v. 1/6. 82 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen sowie von der Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütter Eisenbahn nach den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover der I. Nachtrag in Kraft getreten, welcher ermässigte Frachtsätze im Verkehr von den an die Station Eving D.-G.-E. angeschlossenen Zechen nach einzelnen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover enthält. Preis 10 ₰. (Köln rechtsrh.)

(1503) Die Gültigkeitsdauer der in den Ausnahmetarifen v. 1/1. 82 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld bezw. von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn im Norddeutschen Eisenbahnverbande bezw. nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg enthaltenen ermässigten Frachtsätze für die Stationen Brandenburg und Potsdam des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg ist bis Ende Juli 83 verlängert. (Köln rechtsrh.)

Steinkohlen.

(1424) Berichtigung des Frachtsatzes Mengede-Renden (No. 1333). Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Kohlen-Versandstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen. (B.-M.)

Ausnahmetarif der Niederschlesisch-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oesterreichischen Staatsbahn und Königlich Ungarischen Staatsbahn (Waagthallinie) für den Transport von Steinkohlen und Coaks aus dem Niederschlesischen Grubenrevier via Fellhammer-Halbstadt v. 10/8. 79.

Der Tarif ist am 15/8. cr. ausser Kraft getreten und durch einen anderen ersetzt. (Br.-Fr.)

(1465) Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks aus dem Niederschlesischen Grubenrevier nach den Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft und der Waagthallinie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen via Halbstadt v. 15/11. 81.

Der Tarif ist am 15/8. cr. ausser Kraft getreten und durch einen anderen ersetzt, welcher theilweise ermässigte Frachtsätze, sowie neue Frachtsätze für die Secundärbahnstrecken Chotzen-Leitomischl, Lobositz-Libochowic und Prelouc-Podol — giltig von Inbetriebsetzung derselben — enthält. (Br.-Fr.)

(1494) Steinkohlenverkehr mit Belgien.

Am 1/8. cr. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets von den Stationen Alsdorf und Eschweiler nach den Belgischen Staatsbahnstationen Calamine (Société de la Vieille-Montagne) und Montzen-Moresnet an Stelle der bisher über Herbesthal zur Anwendung gekommenen Taxen ermässigte Frachtsätze über die Route via Aachen T.-Bleyberg Grenze in Kraft. (K. E.-D. l. Köln.)

(1305 u. 1538) Steinkohlenverkehr mit Belgien.

Am 15/8. cr. treten die in den Ausnahmetarifen v. 15/2. 77 bezw. v. 1/4. 78 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets nach Belgien enthaltenen directen Ausnahme-Frachtsätze von den Stationen Alsdorf, Eschweiler und Stolberg des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und den Stationen Würselen, Morsbach und Höngen der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach den Stationen Deurnelez-Diest, Tessenderlóo, Oosthamquaed-Mechelen, Heppen, Bourg-Léopold, Haelen, Léau, Neer-Linter, Geet-Betz der Belgischen Staatsbahn ausser Kraft.

Bezügliche Sendungen werden von diesem Zeitpunkte an in Diest bezw. St. Trond, Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn, umkartirt. (K. E.-D. l. Köln.)

(1454) **Saarkohlen-Ausnahme-Tarif No. 10.**

Die im Nachtrage I für Wertheim, Station der Bayerischen Staatsbahn, enthaltenen Sätze haben bei Instradirung via Bexbach-Mannheim auch Gültigkeit für die Station Wertheim der Badischen Staatsbahn. (K. E. D. l. K.)

(1514) **Saarkohlenverkehr nach Frankreich.**

Am 1/8. 82 sind die Nachträge 1 zu den Saarkohlen-Tarifen nach der französischen Ostbahn No. 21 und 23 (Barême P. V. No. 1 und No. 2) erschienen. Inhalt: Bestimmungen über die Erhebung von Reexpeditionsgebühren auf Unterwegsstationen, sowie Berechnung von Agio bei Francaturfrachten. (Gratis.) (K. E. D. l. K.)

Steinkohlen.

Ausnahme-Tarif für die Beförderung von zur überseeischen Ausfuhr etc. bestimmten Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld nach den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Bahn, sowie für den Rücktransport überseeischer Eisenerze, gültig vom 1/8. 82.

Ausnahme-Tarif für die Beförderung von zur überseeischen Ausfuhr etc. bestimmten Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Eving D. G. E. nach den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Bahn, gültig vom 1/8. 82. (Old.)

(1582) **Steinkohlen.**

Ausnahme-Tarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stettin (Dir.-Bez. Berlin) trans. seewärts und für den Transport überseeischer Erze von Stettin nach Oberschlesischen Stationen vom 15/7. 82 bis 14/7. 83.

Vom 20/8. 82 ab ist für den Transport überseeischer Erze von Stettin nach Gleiwitz ein Frachtsatz von 0,734 ℳ pro 100 kg zur Einführung gelangt. (O. S.)

Torfstreu.

Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Torfstreu (auch gepresst) von Helenaveen, Station der Niederländischen Staatsbahn, nach einigen Stationen in Elsass-Lothringen und Luxemburg ist am 1/7. eingeführt (gratis). (E. L.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 900.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 900.

Schluss d. Tarifbekanntmachungen.

K. K. priv. Eisenbahn Wien - Aspang. Einführung des III. Nachtrages zum Localtarife vom 7. August 1881. Zu dem vom Tage der Betriebseröffnung (7. August 1881) giltigen Localtarife ist der III. Nachtrag, giltig vom 20. September 1882, erschienen.

Dieser Nachtrag enthält ausser einigen Tarifbestimmungen die Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes 5 vom 6. December 1881 für den Transport von Brenn-, Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, weiters von rohem Holzpapierstoff und Einführung eines neuen, ab 20. September l. J. in Wirksamkeit tretenden Ausnahmetarifes 5 für den Transport von Brenn-, Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz (nicht über eine Wagenlänge reichend); ferner den neuen Ausnahmetarif 8 für den Transport von Bruchsteinen und Schlägelschotter (Strassenschotter), endlich den neuen Ausnahmetarif 9 für den Transport von Papier und Pappendeckel aller Art, von Papierabfällen und Hadern aller Art, von leer retour gehenden Emballagen und sonstigen Verpackungsgegenständen, weiters von zur Papiererzeugung bestimmten Chemikalien, Weiss- und sonstigen Erden.

Exemplare des Nachtrags III können sowohl bei der Betriebsleitung der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang in Wien I, Rennugasse 5, wie bei den gesellschaftlichen Stationen kostenfrei bezogen werden. Wien, am 4. September 1882. Die Betriebsleitung. (1707)

Am 1. d. M. ist ein Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Düngemitteln im Local-Verkehre in Kraft getreten. Amsterdam, den 4. September 1882. Die Betriebs-Direction der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1708)

Am 1. d. Mts. sind im **Köln - Minden-Niederländischen Eisenbahn - Verbande via Emmerich** directe Frachtsätze für die Beförderung von Vieh zwischen den Stationen Schulterblatt, Altona und Ottensen der Altona-Kieler Eisenbahn sowie der Station Sternschanze der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und den Stationen Alphen, Arnheim, Ede, Gouda, s'Gravenhage, Leyden, Utrecht, Woerden und Zevenaar andererseits in Kraft getreten. Näheres über die Höhe der bezüglichen Frachtsätze ist in den Geschäftslocalen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft in Altona und der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin, sowie bei den betheiligten Güterexpeditionen zu Schulterblatt, Altona, Ottensen und Sternschanze zu erfahren. Köln, den 5. Septbr. 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.) Köln. (1709)

Am 15. d. Mts. kommen an Stelle der in dem Ausnahme-Tarife vom 1. Oct. 1881 für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (rechtsrheinische), Elberfeld und Hannover enthaltenen bezüglichen Frachtsätze für Kohlensendungen von den an die Stationen Ueckendorf - Wattenscheid bezw. Wanne K. r. und Bochum - Riemke B. M. angeschlossenen Zechen Hannover I und II nach verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen, sowie in den Geschäftslocalen der Königl. Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld, Hannover und Köln (rechtsrheinische) zu erfahren. Köln, den 3. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1710)

Mit dem 15. September cr. werden die Sätze für den Verkehr zwischen der Station Lüdenscheid einerseits und Stationen der Niederländischen Staatsbahn (Bergisch - Märkisch - Niederländischer Verband via Venlo), Stationen der Niederländischen Rheinbahn (Bergisch-Märkisch - Niederländischer Rheinbahn-Verkehr via Emmerich) und Stationen der Holländischen Bahn (Bergisch-Märkisch-Holländischer Verband via Winterswyk) andererseits in Eilgut 0,16, Stückgut 0,08, Kl. A[1] 0,05, Kl. B. und Sp.-T. A[2] 0,04, Sp.-T. I. und A. T. für Eisen etc. des Spec.-T. I. etc. 0,03, in den übrigen Spec.- und Ausn.-T. 0,02 ℳ pro 100 kg ermässigt. Elberfeld, den 4. September 1882. Königl. Eisenb.-Direction. (1711)

Mit 10. September cr. kommt im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbande** für den Transport von Glaubersalz bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10000 kg pro Wagen bezw. Frachtzahlung hierfür zwischen Elbogen-Neusattel (B. E.) einerseits und Pottschappel andererseits der bis 31. Juli cr. bestandene Frachtsatz von 0,92 ℳ pro 100 kg wieder zur Anwendung. Dresden, am 6. September 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenb. v. Tschirschky. (1712)

Deutsch-Ungarischer Verband. Zum Verband-Güter-Tarif Theil II. und III. vom 1. Januar 1880 ist der vom 1. October cr. ab gültige Nachtrag XV. erschienen, derselbe enthält:

Aenderung des Vorwortes, Aufnahme der Station Jablanicza in den Ausnahmetarif No. 2a. für Pflaumen etc. und Ergänzung der Lieferfristtabelle.

Exemplare sind bei den bekannten Dienststellen der Verband-Verwaltung zu haben. Berlin, den 7. September 1882. Direction der Berlin-Hamburger Bahn, als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (1713)

Im Staatsbahntarif Bromberg - Berlin treten sofort anderweite ermässigte Entfernungen und Sätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Cüstrin, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einer- und Stargard i/P., Station des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin andererseits in Kraft.

Fragliche Sätze sind bei vorerwähnten Stationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 4. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1714 J)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Vom 1. September d. Js. ab finden im Stettin - Berlin - Thüringischen Güter- und Viehverkehr Aenderungen in der Leitung der zur Aufgabe gelangenden Sendungen statt, wonach einzelne Routen, über welche bisher die Beförderung erfolgte, theilweise oder ganz ausscheiden. Auskunft über die eintretenden Aenderungen ertheilen die Expeditionen der betheiligten Verwaltungen.

Bis zum 1. November findet der directe Tarif über die ausscheidenden Routen nur noch bei entsprechender Vorschrift Anwendung, Transporte, welche nach diesem Termin mit einer Routenvorschrift zur Aufgabe gelangen, welche von den innerhalb des Verbandes bestehenden Instradirungsvorschriften abweichen, werden nicht nach dem directen Tarif, sondern von Bahn zu Bahn befördert. Berlin, den 31. August 1882. Königliche Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1715 J)

Am 10. September 1882 treten für Flachs- und Hanftransporte in Wagenladungen zu 10 000 kg pro Frachtbrief im Verkehre zwischen den Stationen Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Güldenbogen, Insterburg, Königsberg, Memel und Mühlhausen einer- und Frankfurt a/M., Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. und Hannover, andererseits ermässigte Ausnahmesätze in Kraft, welche den Sätzen des Specialtarifs III gleichkommen. Bromberg, den 4. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1716 J)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Zum Gütertarif tritt am 15. September cr. Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen und speciellen Tarifvorschriften; Aenderung von Stationsnamen; Bestimmungen über Güterabfertigung im Verkehr mit verschiedenen Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirks Hannover; Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ammendorf und Leipzig und für Griefstedt; regulirte Frachtsätze für Grossheringen, Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Werdau; neue Frachtsätze für Schwabhausen; anderweite Sätze des Ausnahmetarifs 2 und für Langholz; Berichtigungen.

Soweit durch letztere Erhöhungen herbeigeführt werden, greifen die erhöhten Sätze erst mit dem 1. November Platz. Erfurt, den 3. September 1882. Namens der Verbandsverwaltungen. Königliche Eisenbahn-Direction. (1717)

Preussisch-Bayerischer Eisenbahn - Verband. (Gültig vom 15. October 1882). Die in dem Instradirungs-Tableau für den Preussisch - Bayerischen Verbands - Gütertarif vom 1. December 1880 für die betreffenden Verkehrs-Relationen aufgeführten Routen, und zwar:

1. Cüstrin - Guben - Eilenburg - Leipzig - Hof (resp. Eger),
2. Berlin - Belzig - Blankenheim - Bebra - Elm-Gemünden,
3. Posen-Sorau-Delitzsch,
4. Posen-Bentschen-Guben, Halle-Nordhausen-Gemünden,

sind wie folgt abzuändern:

1. Cüstrin - Müllrose - Eilenburg - Leipzig-Hof (resp. Eger),
2. Berlin - Bitterfeld - Eisenach-Bebra - Elm-Gemünden,
3. Posen-Sorau-Cottbus,
4. Posen-Bentschen-Guben, Eilenburg - Leipzig - Eisenach - Bebra - Gemünden.

Bromberg, den 26. August 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1718 J)

2. Submissionen.

Lieferung von Telegraphenstangen. Die Lieferung von 4 449 Stück kiefernen Telegraphenstangen soll verdungen werden. Angebotsformulare mit Lieferungsbedingungen werden im Hauptbureau der Königlichen Generaldirection ausgegeben. Die Angebote, an welche die Anbieter bis zum 15. October d. Js. gebunden bleiben, sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift: „Stangenlieferungs - Angebot" versehen, bis 30. September d. J., Vormittags 10 Uhr anher einzusenden. Unberücksichtigte Angebote bleiben unbeantwortet. Die Auswahl unter den Anbietern wird vorbehalten. Dresden, am 28. August 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats - Eisenbahnen. von Tschirschky. (340)

(Schluss d. offiz. Anzeig. auf d. Güter-Anz.)

No. 71. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. September 1882.

☞ Unser Redactionsbureau befindet sich vom 1. October cr. ab: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22. ☜

Vorlesungen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Die Vorbereitungen für die bereits seit längerer Zeit in den betheiligten Fachkreisen erörterte Einrichtung fachwissenschaftlicher Vorlesungen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Preussen sind nunmehr so weit gediehen, dass voraussichtlich der Beginn derselben mit dem Anfange resp. im Laufe des Wintersemesters 1882/83 erwartet werden darf. Der auch in dieser Richtung rühmlichst anzuerkennenden Initiative des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Herrn Maybach, ist es zu danken, dass diese Vorträge, welche für Beamte und Aspiranten des höheren administrativen und technischen Eisenbahndienstes bestimmt sind, ausserdem aber auch den Studirenden der Universität, der technischen Hochschule und der Bergakademie zugänglich gemacht werden sollen, ins Leben treten.

Die für diese Vorlesungen zunächst in Aussicht genommenen Fachgebiete sind folgende: 1. das Preussische Eisenbahnrecht; 2. der Betrieb der Eisenbahnen; 3. die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen und 4. die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen.

Für Berlin haben nachstehend verzeichnete Herren es übernommen, die entsprechenden Vorträge zu halten: ad 1 Geh. Ob.-Reg.-Rath Gleim; ad 2 Geh. Ob.-Baurath Oberbeck; ad 3 Reg.-Rath Reitzenstein; ad 4 Reg.-Rath Dr. Dückers.

In Breslau werden folgende Herren die Vorträge halten: ad 1 Dr. Eger als Universitätsdocent; ad 2 Eisenbahn-Bauinspector Jordan; ad 3 Regierungsrath Heinsius; ad 4 Regierungsrath Krönig.

In Bonn werden für erst nur ad 1 und 3 Vorlesungen stattfinden, dieselben werden aber voraussichtlich am frühesten beginnen. Es wird dort lesen: ad 1 Professor Endemann; ad 3 Eisenbahndirector Ulrich aus Elberfeld.

Durch diese Vorlesungen werden Lehrstätten für die Eisenbahnwissenschaft geschaffen, welche eine gründliche Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten auch in den ihrem Dienstkreis ferner liegenden Disciplinen ermöglichen und damit eine bisher schwer empfundene Lücke ausgefüllt werden. Wir sind deshalb überzeugt, dass die Einrichtung von den Betheiligten mit Freude begrüsst und thunlichst ausgenutzt werden wird.

Die Ausstellungen der General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten

in der Bayerischen Landes-Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung in Nürnberg 1882.*)

(Special-Ausstellung der Eisenbahn-Abtheilung.)

Bayerns Eisenbahnnetz hatte am Schluss des Jahres 1881 eine Gesammtlänge von 4 233,8 km, wovon 3 819,3 km im Vollbetrieb und 414,5 km im Secundärbetrieb standen; 70,9 km Bahnen befinden sich zur Zeit im Bau, während für 57,5 km die Bausummen zwar bewilligt sind, ohne aber dass die Bauten bereits in Angriff genommen wären. Diese Zahlenangaben lassen erkennen, dass auch in Bayern die Periode einer lebhafteren Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues zu Ende gekommen ist und daher die Ausstellung einen wesentlich retrospectiven Charakter tragen muss.

In der That finden wir von Neubauprojecten nur diejenigen der 29,3 km langen Strecke Stockheim-Ludwigstadt-Landesgrenze bei Probstzella, welche (in Verbindung mit einer 17 km langen, bis Eichicht reichenden, von Preussen zu bauenden Strecke) das Schlussstück der süd-nördlichen Abkürzungslinie Gera-Eichicht bildet. Die Bahn wird in den Verhältnissen einer Gebirgsbahn mit Maximalsteigungen von 1 : 40 und Minimalradien von 300 m ausgeführt und enthält, bei nur 17 m Höhendifferenz der Endpunkte, 234,5 m verlorene Steigungen. Die Zahl der Stationen ist 4; die der Brücken und Durchlässe 96, worunter indessen nur eine, die Brücke über das Trogenthal, von Bedeutung ist, da sie 4 Oeffnungen von je 20 m und 3 zu je 40 m Weite erhält. Die Träger sind Parallelträger nach dem Neville'schen System mit Anwendung von (secundären) Verticalstäben. Die Baukosten der Linie sind auf 9 000 000 *M.* veranschlagt.

Besonders reich ist die Ausstellung mit Darstellungen ausgeführter, grösserer Brücken- und Bahnhofsbauten beschickt, von denen folgende ein erhöhtes Interesse gewähren:

Die Isarbrücke bei Landshut in der Linie Landshut-Neumarkt a/R. Die Brückenlänge von 355,4 m ist in 5 Oeffnungen mit je 32 m und 3 Oeffnungen von je 52 m zerlegt; das Gewicht aller Träger beträgt 556 t. Das Trägersystem (Gerber) zeigt geraden Ober- und hängenden Untergurt und ist durch Grossmaschigkeit (von bezw. 12 und 14 m) bemerkenswerth; der Obergurt wird durch eingelegte Zwischenconstructionen unterstützt. Die Knotenpunkte sind durch Gelenke gebildet, an welche auch die Querverbindungen Anschluss nach der Gerber'schen „patentirten seitlichen Versteifung mit Gelenk-Stahlbolzen" erhalten haben. Diese eigenthümliche Verbindung besteht darin, dass normal auf die Enden der Querverbindung ein durchlochtes Blechstück gesetzt wird, das, mit einer der vorhandenen Hauptdiagonalen verbunden, zum Aufhängen der Querverbindung an dem Gelenkbolzen dient. — Gleichartige Gelenkverbindungen zeigt die Mainbrücke bei Wertheim, während die Fichtelnaab-Brücke bei Riglasreuth (in der neuen Linie Kirchenlaibach-Redwitz) von 2 Oeffnungen von je 66,1 m Lichtweite und die Deffernickbrücke bei Ludwigsthal (Bayerische Waldbahn) mit 3 Oeffnungen von je 36 m Lichtweite, aus Parallelträgern mit steifen Knotenpunkten in einfachem Fachwerk hergestellt wurden.

Von Bahnhofsanlagen finden wir ausgestellt viele Pläne von Werkstätten und Werkstättenbahnhöfen des Landes, worunter als bedeutendste die Central-Werkstättenbahnhöfe München, Nürnberg und Regensburg und der Betriebs-Werkstättenbahnhof Augsburg zu nennen sind. München hat 14,2 ha Grösse, 31 146 qm überbaute Fläche, 12,5 km Geleise, eine Maschinenstärke von 112,5 Pfdkr. und einen Arbeiterstand von nahezu 800 Mann. Die Arbeiter sind zum grossen Theil in von der Verwaltung erbauten Häusern untergebracht. — Nürnberg hat 11,1 ha Grösse, 36 892 qm überbaute Fläche, 14,6 km Geleisanlagen, eine Maschinenstärke von 85 Pfdkr. und einen Arbeiterstand von nahezu 750 Mann.

*) Im Auszug entnommen der Deutschen Bauzeitung. Die Red.

Von nur etwa halber Grösse mit München und Nürnberg sind die Werkstättenbahnhöfe in Regensburg und Augsburg. — Ausser den 4 genannten Werkstätten bestehen in Bayern noch 24 kleinere Anlagen mit zusammen 1 114 Arbeitern. Alles zusammen gerechnet wurden in den Werkstätten der Bayerischen Eisenbahn-Verwaltung im Jahre 1881 3 450 Arbeiter beschäftigt und es verfügen dieselben über eine Maschinenstärke von 650 Pfdkr. Die Zahl der Locomotiven ist 1 013, die der Personen- und Postwagen 2 689 Stück und die der Güterwagen aller Art 15 960 Stück.

Hiernächst nehmen die Pläne zahlreicher Empfangsgebäude, welche in dem Zeitraum des letzten Jahrzehnts etwa an den Bayerischen Bahnen erbaut worden sind, einen breiten Raum ein. Alle Ausstellungen sind von kurzen Angaben über Bauzeit, Projectverfasser, Ausführenden, Kosten etc. begleitet. Das Bahnhofs-Hauptgebäude in Bayreuth, in den Jahren 1877—79 nach einem Entwurf vom Ober-Ingenieur Seidel in Sandstein-Quaderbau hergestellt, kostete 322 288 *M.* oder pro Quadratmeter bebauter Fläche 292,7 *M.* und pro Kubikmeter Inhalt 19,45 *M.* — Das Hauptgebäude des Bahnhofs Hof, in derselben Zeitperiode, ebenfalls nach Entwürfen Seidels, in ähnlicher Ausstattung wie Bayreuth erbaut, erforderte 1 294 050 *M.*, d. h. pro Quadratmeter bebauter Fläche 275,9 *M.* und pro Kubikmeter Inhalt 20,68 *M.* Die nahe Uebereinstimmung der Einheitspreise beider Bauten ist um deswillen bemerkenswerth, weil die Anlagen in Hof und Bayreuth nur im Aeussern ähnlich sind, in der Einrichtung aber sehr von einander abweichen. Während das Bayreuther Gebäude durchgehends Räume mässiger Grösse und daneben 4 Wohnungen enthält, athmet Hof in den Wartesälen, Corridoren etc. eine gewisse Grossräumigkeit und ist stark mit Beamtenwohnungen gefüllt, von denen es nicht weniger als 26 enthält. — Auch bei den Hauptgebäuden dem Centralbahnhofe München und dem Bahnhofe Rosenheim (beide ausgeführt nach Entwürfen von Graff) haben sich ganz ähnliche Einheitspreise herausgestellt: in München 340 *M.* pro quadratische und 21,89 *M.* pro kubische Einheit, in Rosenheim (bei 423 212 *M.* Bausumme) 239,7 *M.* pro quadratische und 18,58 *M.* pro kubische Einheit. Relative Abnormitäten in den Preisen weisen dagegen die Hauptgebäude auf den Bahnhöfen Eisenstein und Landshut auf (beide nach Entwürfen vom Ober-Ingenieur Zenger ausgeführt), obwohl beide in der Grundriss-Anordnung des Erdgeschosses und in der Grösse nicht wesentlich differiren. Doch bestehen insofern Unterschiede, als in Eisenstein sehr beträchtliche Fundirungsschwierigkeiten bestanden (8—11 m Fundirungstiefe und erhebliche Auffüllungsmassen) und Dienstwohnungen aus dem Gebäude fortgelassen sind, während in Landshut die Fundation nicht gerade besonders schwierig sich gestaltete und man dort 13 Dienstwohnungen ins Hauptgebäude gezogen hat. Die Preise stellten sich in Eisenstein auf 498 418 *M.* insgesammt, 246 *M.* pro quadratische und 24,5 *M.* pro kubische Einheit; in Landshut auf 615 448 *M.* insgesammt, 234 *M.* pro quadratische und 13,3 *M.* pro kubische Einheit.

Eine Ausstellungsnummer, die in schlagender Weise die rapide Entwickelung des Eisenbahnwesens, nicht weniger laut aber auch die grosse Kurzlebigkeit von Bahnhöfen predigt, ist die Darstellung der Hauptphasen, welche der Bahnhof München bisher durchgemacht hat. Danach begann der Münchener Bahnhof im Jahre 1839 mit einer Längenausdehnung von 300 m, zwei Geleisen und einer hölzernen Einsteigehalle. 1848, nach einem vollkommenen Neubau, war die Bahnhofslänge auf 650 m, die Zahl der Hauptgeleise auf 4 angewachsen; 1864 nach einer abermaligen Vergrösserung auf 1 650 m Länge und 3 einmündende Bahnlinien. Bis 1883 hat der Bahnhof etwa das 10fache der ursprünglichen Länge und Breite (also ca. das 100fache an Fläche), nämlich 3 000 m Länge und 580 m Breite erreicht und es sind 16 Geleise für 8 verschiedene Linien, welche einmünden, mit 21 315 qm überbauter Hallenfläche entstanden; es hat damit München in Bezug auf Hallenfläche den ersten Rang unter allen Europäischen Bahnen sich erworben.

Mit dem Legen von eisernem Langschwellen-Oberbau nach System Hilf hat die Bayerische Eisenbahn-Verwaltung im Jahre 1876 begonnen und in den folgenden 5 Jahren 319 km dieses Systems verlegt. Alsdann kommen Versuche mit anderweiten Systemen und zwar zunächst eines, welches in der Form der Langschwelle dem bekannten System der Rheinischen Bahn ähnelt, doch in der Breite der Schwelle, sowie in den Vorkehrungen die gegen das Wandern der Schienen getroffen wurden, Abweichungen erkennen lässt; nach diesem Systeme sind im Jahre 1881 57 km Oberbau verlegt worden. Aus noch späterer Zeit datiren Versuche von bis jetzt geringer Ausdehnung mit den Systemen von Roth und Schüler der Rheinischen Bahn und von Haarmann.

Von der Werkstätten-Verwaltung ist eine mehr als 50 Nummern enthaltende Ausstellung von Werkzeugen, Geräthen, Wagen und Locomotivbestandtheilen veranstaltet, vorwiegend aus der Jetztzeit, zum Theil aber auch der früheren und frühesten Zeit des Eisenbahnwesens entnommen. Von besonderem Interesse sind verschiedene alte Stücke, wohin eine Serie von Wagenfedern und eine desgleichen von Buffern rechnet. Sieht man die ältesten höchst primitiven Constructionen (der Federn ganz aus Holz, der Buffer aus Strohwickeln), vergleicht man damit die heutigen so sehr verfeinerten Constructionen und erinnert sich dann, dass selbst für diese letzten Glieder in der Reihe noch immer ein Spielraum zu Verbesserungen verbleibt, so tritt als erster Gedanke zwar ein gewisser Stolz über das rasch von der fortschreitenden Technik Errungene auf, ein unmittelbar anschliessender Gedanke aber leitet zu einer warmen Anerkennung der Leistungen der Veteranen des Eisenbahndienstes zurück, die mit derartigem Material einen regelrechten Betriebsdienst zu Stande zu bringen wussten.

Was diese Abtheilung enthält, scheint nebst vielen Anderem, was aus den Schätzen der Eisenbahn-Verwaltung der Verkehrs-Pavillon birgt, geschaffen zu sein, den Grundstock eines Eisenbahn-Museums zu bilden. Schon heute, nach Ablauf von noch nicht 50 Jahren seit Einführung der Eisenbahnen in Deutschland, dürfte es sehr schwer halten, eine Sammlung zu beschaffen, die alle wesentlichen Glieder der langen Kette umfasst, durch welche dieses grosse Culturmittel aus seinen ersten Anfängen zur heutigen Höhe sich entwickelt hat! Die Bayerische Regierung wird voraussichtlich die heutige so günstige Gelegenheit zur Begründung eines eigenen Eisenbahn-Museums nicht an sich vorüber gehen lassen, eine Aufgabe, die ihr durch die Culturgeschichte sowie die Pflicht zur Pflege der Technik gleichmässig obliegt. Möge Bayern, wie es auf Deutschem Boden die erste Eisenbahn besessen, auch des Besitzes des ersten Eisenbahn-Museums in Deutschland sich dereinst rühmen können!

Das Eisenbahnunglück bei Hugstetten.

Aus dem dem Reichs-Eisenbahnamte von seinem Commissar über den Eisenbahnunfall bei Hugstetten von Freiburg aus erstatteten vorläufigen Berichte vom 7. d. Mts. theilt der „Reichs-Anzeiger" Nachstehendes mit:

Der verunglückte Extrazug, welcher am 3. d. Mts. Vormittags mit 1 200 Personen aus Münster, Kolmar und den diesen benachbarten Ortschaften auf Bahnhof Freiburg eingetroffen war, sollte Abends 8 Uhr 10 Minuten vom letzteren wieder zurückfahren. Nach Vermehrung der angegebenen Passagierzahl durch Hinzutritt verschiedener mit Tagesbillets versehener Personen fuhr der Zug 8 Uhr 15 Minuten vom Bahnhof Freiburg ab. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit für die Rückfahrt betrug 40 km in der Stunde. Die Bahnstrecke, welche zunächst Freiburg in einer Curve und sodann bis zur nächsten Station — Hugstetten — in einer geraden Linie liegt, hat Neigungen von 1 : 79 auf 486 m; 1 : 86 auf 2 211 m; 1 : 111 auf 641 m; 1 : 143 auf 1 920 m Länge; sodann wieder 1 : 111 u. s. w. 5,5 km vom Stationsgebäude Freiburg entfernt auf der in 1 : 143 liegenden Strecke entgleiste der aus 26 Personenwagen III. Classe, einem Schutzwagen hinter der Maschine und einem Schlusswagen (beide waren leere Gepäckwagen) bestehende Zug fast vollständig. Sämmtliche Wagen waren zweiachsig, so dass der Zug 56 Achsen zählte.

Nach der Entgleisung stand die Maschine sammt Tender aufrecht und anscheinend unbeschädigt circa 8 m vom Geleise entfernt auf dem nebenliegenden ¾ m unter Schienenoberkante liegenden Wiesengrund, in diesem etwa ½ bis ¾ m tief eingewühlt. Die Wagen des Zuges waren auf dem Bahnkörper weiter gelaufen, so dass der erste Wagen (Schutzwagen) 20 m weiter, halb auf dem Bahnkörper und dessen linker Böschungsseite in vollständig umgedrehter Lage — die vordere Stirnseite desselben mit dem Zugführercoupée war nach hinten gerichtet — sich befand, der zunächst folgende Wagen dagegen vollständig umgestürzt und zertrümmert auf der rechten Seite des Bahnkörpers lag, während der dritte Wagen im Zuge in die Stirnwand des ersten Wagens (Schutzwagens) eingedrungen war. Die darauf folgenden 14 Wagen waren theils vollständig ineinander und aufeinander geschoben, so dass bei einigen der obere Theil — Wagenkasten — nicht mehr vorhanden oder in einzelne Atome zerdrückt war, theils umgeworfen und die Stirnwände eingedrückt: nur die vier letzten Wagen waren nicht entgleist und der fünfte Wagen vom Schluss stand nur mit einer Achse ausserhalb des Geleises. Im Ganzen können 9 Wagen des Zuges als unbeschädigt angesehen werden. Der Oberbau an der Unfallstelle war vollständig zerstört, die Schwellen zum Theil zermalmt, die Schienen gebogen, einzelne beinahe halbkreisförmig. Der Haupttrümmerhaufen, ppt. 8 m hoch, lag über einem kleinen Wasserdurchlass, welcher mit eisernem Ueberbau versehen und mit Bohlen bedeckt war.

In Folge der Entgleisung verunglückten über 150 Personen, von denen 52 auf der Stelle getödtet und 7 bis zum 7. d. Mts. ihren Verletzungen erlegen sind. Nahe an 100 mehr oder weniger schwer und leichter Verwundete befinden sich in ärztlicher Behandlung im academischen Spital in Freiburg. Mehrere leicht Verwundete sollen mit dem von Kolmar in der Nacht requirirten Zug von Hugstetten direct nach Hause gefahren sein. — Die ärztliche Hülfe wurde in ausreichendem Masse und in der aufopferndsten Weise durch die Aerzte und Professoren Freiburgs geleistet, so dass Nachts 2 Uhr kein lebender Verletzter auf der Unglücksstätte sich mehr befand, sondern fast alle in dem academischen Spital und dem früheren Blatternhaus in Freiburg untergebracht und in ärztliche Behandlung genommen waren.

Die eingehendsten Untersuchungen an Ort und Stelle haben ergeben, dass der Bahnkörper und der Oberbau in gutem Zustande sich befinden. Schwellen und Schienen sind von guter Beschaffenheit, auch deren Verbindung eine betriebssichere. Die Spurweite auf der intact gebliebenen Strecke vor und hinter der Unglücksstelle ist überall richtig befunden. Der Oberbau der Bahnstrecke zwischen Freiburg und Hugstetten wird allmälig umgebaut und hat zur Zeit zur Hälfte — und zwar auf der dem Bahnhofe Freiburg zunächst liegenden — eiserne Querschwellen und auf dem anderen Theil, wozu auch die Entgleisungsstelle zählt, hölzerne Querschwellen. — Die bisherigen Erhebungen und Untersuchungen geben nach Ansicht des Commissars der Vermuthung ziemlich sicheren Anhalt, dass der Locomotivführer die vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht unwesentlich überschritten haben dürfte und dass event. auch das Bremserpersonal nicht mit gespannter Aufmerksamkeit seinen Dienstfunctionen nachgekommen sein wird.

Gericht und Staatsanwalt sind in vollster Thätigkeit.

Es ist lebhaft anzuerkennen, dass so rasch und ohne Rückhalt vom Reichs-Eisenbahnamt Aufschluss über einzelne Umstände, welche zu dem Unglück geführt haben, gegeben wird. Es bestätigt sich in den betreffenden Punkten zum Theil das, was in der Presse behauptet worden ist.

Wie aus Freiburg i/B. gemeldet wird, wurden 21 Leichen von dort nach Colmar und 31 nach Münster i/Els. gebracht, während 7 in Freiburg selbst bestattet worden sind. Die Begräbnissfeier derselben in Freiburg fand am 6. d. Abends 6 Uhr statt, es war eine Feier, wie sie Freiburg noch nicht gesehen, mehr denn 15 000 Menschen nahmen daran Theil. Am Rathhause versammelte sich der Trauerzug und wurde vom Feuerwehrcorps eröffnet, ihm folgten die städtischen Behörden mit 12 jungen Mädchen, die einen grossen, von der Stadt gewidmeten Kranz trugen, hierauf folgten die Staatsbehörden, das Militär, soviel hier anwesend war, sämmtliche Vereine mit Trauerfahnen und Tausende von Einwohnern in nicht enden wollendem Zuge. Der Friedhof war fürs allgemeine Publikum abgesperrt. Nach einer von der hiesigen Stadtmusik gespielten Trauerhymne sang der Verein Concordia, hierauf folgte die Einsegnung der Leichen vom Domdechant verbunden mit einer trefflichen Rede, die alle Theilnehmer tief ergriff. Ihr folgte der evangelische Stadtpfarrer mit einer ebenfalls warmen tief empfundenen Ansprache an die Theilnehmer. Nach dieser Rede folgte eine zweite Grabmusik und weiterer Trauerchor, während welcher die 12 Mädchen den Kranz um das gemeinsame Grab legten. Damit war die Feierlichkeit zu Ende und morgen folgt noch ein feierliches Todtenamt im Münster für alle Verstorbenen. Der tiefe Eindruck, welchen die Feierlichkeit machte, zeigte sich in der lautlosen Stille, mit welcher die grosse Zahl der Theilnehmer den Kirchhof verliess und ebenso still und gemessen in der Stadt selbst auseinanderging.

Ueber die Begräbnissfeier in Colmar schreibt der „Elsässische Anzeiger“: Nach Abfahrt des Strassburger Zuges brachte um 10 Uhr eine Locomotive drei Waggons in den Bahnhof, aus denen 26 Särge herausgehoben und auf die bereitstehenden acht schwarz und weiss ausgeschlagenen Leichenwagen gestellt wurden. Der Zug bewegte sich durch die Rufacherstrasse, die Kleber-, Schlüssel- und Vaubangasse und die Ladhofstrasse nach dem Friedhofe. An der Spitze marschirten die Sapeurs unserer Feuerwehr, die Tambours und die Musik derselben, dann folgten sämmtliche Vereine unserer Stadt, die Rebmannsgesellschaft, die Männergesangvereine „Union chorale“, „Harmonie“, „Liedertafel“, „Concordia“, der Kriegerverein, Turnverein, Holzarbeiterverein, Jünglingsverein u. s. w., sämmtlich mit ihren Fahnen. Dann schlossen sich die Rathsdiener mit 2 Kränzen an, von denen der eine von dem Grossherzoge von Baden, welcher sich durch den Ministerialrath Hebting hatte vertreten lassen, und der andere, ein sehr schöner Kranz von colossalem Umfange, so dass er von zwei Männern getragen werden musste, von der Stadt Freiburg gespendet war. Jetzt folgte der Stadtrath von Colmar und von Freiburg, dann der Bezirkspräsident, der Kreisdirector, die bürgerlichen und Gerichtsbehörden mit deren ersten Präsidenten, welcher eigens von seinem Urlaub zurückgekommen war, um durch seine Gegenwart seine Theilnahme an dem grossen Unglücke zu bekunden, der Vertreter der Generaldirection der Eisenbahnen und die ganze hiesige katholische Geistlichkeit. Dann kamen die 8 Wagen mit den 26 Särgen; auf dem ersten Wagen stand der Sarg des Landgerichtsraths Janton, der von Kränzen ganz überdeckt war und dem der tiefgebeugte Vater folgte, von den Collegen seines Sohnes begleitet. Hinter jedem Wagen folgten die Eltern oder Anverwandten der Verblichenen. Hinter dem letzten Wagen ging die evangelische Geistlichkeit, worauf eine endlose Reihe Leidtragender diesen traurigen Zug schloss. Bis zum Friedhofe stand die grosse Masse der Bevölkerung in endlosen Reihen; die Läden waren in den meisten Strassen geschlossen. Vor dem Eingange zum Friedhofe liess der Bürgermeister den Zug halten und hielt eine Ansprache, in welcher er den Verunglückten einen letzten Scheidegruss im Namen der Bevölkerung der Stadt Colmar bot und worin er ferner der Stadt Freiburg und deren Abgesandten, sowie dem Vertreter des Grossherzogs für die herzliche Theilnahme dankte. Der Zug trat nun in den Kirchhof ein, wo auf der katholischen Seite 18 und auf der protestantischen 8 Gräber bereit waren, die beklagenswerthen Opfer der furchtbaren Katastrophe aufzunehmen. Die Scenen des an den Gräbern nochmals ausbrechenden Jammers und Herzeleids zu schildern, sei uns erlassen. Innerhalb des Friedhofes wurde nur eine Rede gehalten von dem Präsidenten des Consistoriums, welcher anknüpfend an das Wort des Apostels: „Weinet mit den Weinenden“ den Hinterbliebenen Trost spendete.

Die Begräbnissfeier in Münster, wo am 6. d. Nachmittags 17 Opfer der Katastrophe von Hugstetten auf dem dortigen Friedhofe beerdigt wurden, gestaltete sich in ähnlicher Weise.

Der Reichstagsabgeordnete Petersen, Senatspräsident beim Oberlandesgericht in Colmar, der den zweiten Pfälzischen Bezirk Landau vertritt, reiste mit seiner Gattin in dem verunglückten Zuge. Die „Strassburger Post“ veröffentlicht aus einem Privatbriefe des genannten Herrn Folgendes:

„Wir waren in einem der vorderen Wagen. Derselbe wurde vollständig zertrümmert. Meine Frau wurde mit der Seitenwand herausgeschleudert und fiel in einen mit Wasser gefüllten Graben, war also ganz durchnässt. Ich war ganz eingeklemmt, konnte mich aber, mit Hilfe meiner Frau herausschaffen, nachdem ich an deren Platz gerutscht war und dann den eingeklemmten linken Arm und das rechte Bein, das überall, besonders am Fuss gequetscht war, an mich gezogen hatte. Janton, (Landgerichtsrath in Colmar, der verunglückte Bräutigam der Nichte des Herrn Petersen) hatte in unserm Coupé, in dem sich auch Landgerichtsrath Blasius, Regierungsrath Gaigel und der leider getödtete Kochler, Culturingenieur aus Ulm, befanden, keinen Platz mehr gefunden und wir konnten stundenlang nicht erfahren, in welchen Wagen er gestiegen war. Erst nach 2 Stunden wurden Referendar Mulert und Staatsanwalt Franz aus einem andern Wagen bezw. den Trümmern desselben herausgezogen und wir erfuhren nun, dass Janton mit ihnen in demselben Coupé war. Er scheint sofort schwer verletzt gewesen zu sein. Wenigstens sagt Mulert, er habe anfangs gejammert und gerufen: Ach Gott, ich sterbe, dann aber auf Anrufen keine Antwort gegeben. Er hatte eine Verletzung am Schädel und ein Bein gebrochen, lag mit dem Kopf nach unten und auf dem Gesicht, als Mulert ihn sah. Wir konnten ihn trotz des eifrigsten Suchens, nicht mehr auffinden und glaubten, er sei auf einen der vielen Bauernwagen geladen worden, die kamen, um Verwundete zu holen. Von den Freiburgern wurde der Leichnam an einer entlegenen Stelle neben einem andern Todten aufgefunden. Ich hatte vergebens in alle Trümmerhaufen und überall, wo Verwundete lagen, den Namen gerufen und mit einer Fackel die Leichname wie die Schwerverwundeten besichtigt, um Janton todt oder lebendig zu finden. Nach allem dem muss ich annehmen, dass Janton mit Mulert und Franz oder bald nach denselben aus den Trümmern herausgezogen, dann aber, weil todt, bei Seite gelegt wurde.“

Auch bei dieser traurigen Gelegenheit hat sich wieder der Sinn hoher Wohlthätigkeit Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin bewährt. Se. Majestät der Kaiser hat für die Hinterbliebenen der auf der Eisenbahn bei Hugstetten Verunglückten eine namhafte Spende aus seiner Privat-Schatulle bewilligt und sind aus dieser Veranlassung bereits durch den Geheimen Hofrath Borck sowohl dem Comité zu Freiburg in Baden, wie dem Vaterländischen Frauen-Verein zu Strassburg im Elsass je 2 000 ℳ übersandt worden.

Die „Elsass-Lothr. Zeitung“ theilt folgendes an den Strassburger Frauenverein gerichtete Telegramm der Kaiserin und Königin mit: „Das entsetzliche Eisenbahnunglück, durch welches so viele Bewohner des Elsass betroffen worden sind, veranlasst Mich, den Zweigverein zur sofortigen Ermittelung aufzufordern, in wie weit durch Geldspenden die Lage der Hinterbliebenen erleichtert und das hervorgerufene Elend gemindert werden könnte. Entsprechenden Falls hat der Verein sogleich durch Aufruf eine Sammlung zu veranstalten, an der Ich Mich mit 1000 Mark betheilige, die dem Vereine morgen zugehen werden. Kaiserin-Königin.“

Die Grossherzogin von Baden hatte ihrer Blumenspende folgendes Telegramm folgen lassen: „Ich bitte Sie, bei der Vertretung des Grossherzogs morgen in Colmar auch meine herzliche Theilnahme den Hinterbliebenen der unglücklichen Opfer des entsetzlichen Eisenbahnunfalls auszusprechen. Tief ergriffen und das wärmste Mitleid empfindend, gedenke ich der schwer betroffenen Familien. Eine Blumenspende, welche heute Nacht aus Karlsruhe im Freiburger Bahnhofe unter Ihrer Adresse eintrifft, darf ich bitten, in meinem Namen, als Zeichen der Theilnahme bei der Leichenfeier in Colmar niederlegen zu wollen.“

Der Grossherzog von Baden hat 2 000 Mark für die Verletzten gespendet, auch wurden auf Befehl des Grossherzogs alle Festlichkeiten für seinen Geburtstag (9. September) abbestellt.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 11. September 1882. (Das Eisenbahnunglück bei Hugstetten. Staats-Eisenbahndienst. Vorarbeiten für die Secundärbahn Farge-Vegesack und Reuth-Frössen. Directe Bahn von Berlin nach Schleswig-Holstein. Zeulenroda-Schleiz. Constituirung der Ilmebahngesellschaft in Dassel. Baubureau für die Linie Eichicht-Preussische Grenze. Vorarbeiten für eine Bahn Sonneberg-Steinach-Lauscha und Wreschen-Strzalkowo. Anschlussgeleise der Unterelbebahn in Cuxhafen. Zweites Geleise auf der Rhein-Nahebahn. Delegirtencongress zur Feststellung von Normalien für Eisenbahnmaterial. Kündigung von Instradirungen. Verfügung betreffend alleinreisender Kinder etc. Aenderungen in der Coupirungsmethode bei den Retourbillets. Verlegung des Directionssitzes der Rumänischen Eisenbahn nach Bukarest. Herabsetzung des Localzuschlages im Externverkehr der Berliner Stadtbahn. Eintritt des Regierungsraths Seebaldt in Türkischen Staatsdienst. Zugverspätungen im Juli.)

Ueber den schweren Eisenbahnunfall bei Hugstetten in Baden, welcher sich in voriger Woche (am 3. d. Mts.) ereignete, haben wir unsern Lesern bereits vorläufige Meldungen gemacht. (Einen ausführlicheren Bericht des Reichs-Eisenbahncommissars bringen wir an anderer Stelle (S. 914) zum Abdruck. Die Red.)

Die Zahl der bis jetzt in den Staats-Eisenbahndienst definitiv übernommenen Regierungs-Baumeister beträgt nach dem „Centralblatt der Bauverw." 49. Mehrfach hat man dieser Massnahme jeden practischen Werth abgesprochen und in der definitiven Uebernahme für die Betheiligten nur eine grössere Sicherheit gegen etwaige Dienstkündigung erblicken wollen. Diese Anschauung trifft aber nicht zu, vielmehr hat die Einrichtung ausser der moralischen auch ihre praktische Bedeutung. Den zur Eisenbahn-Verwaltung definitiv übernommenen Regierungs-Baumeistern stehen nämlich, gleichwie den ausseretatsmässig beschäftigten Assessoren, Pensionsansprüche gegen die Staatskasse zu, vorausgesetzt natürlich, dass die Bedingungen des Pensionsgesetzes wegen der Dauer der Dienstzeit u. s. w. erfüllt sind. Demzufolge finden auch die Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Mai 1882 (betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten) auf ihre Hinterbliebenen Anwendung, und die gesetzlichen Wittwen- und Waisengeld-Beiträge werden, soweit nicht eine Befreiung in Anspruch genommen und zugestanden wird, von den definitiv übernommenen Regierungs-Baumeistern thatsächlich entrichtet.

Die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Farge nach Vegesack bezw. St. Magnus für das Preussische Staatsgebiet ist einem in Blumenthal, Landdrostei Stade, zusammengetretenen Comité, sowie für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Reuth nach Frössen mit einer Abzweigung von Gefell nach Hirschberg a/S. für das Preussische Staatsgebiet der Fürstlich Reuss-Plauenschen Staatsregierung zu Gera ertheilt worden.

Den Bau einer Eisenbahn von Hagenow über Mölln nach Oldesloe betreffend ist auf eine erneuerte Eingabe des Comités folgender ministerielle Bescheid ergangen: „Berlin, den 28. August 1882. Auf die Eingabe vom 17. v. M. erwidere ich dem Comité, dass das Project einer directen Eisenbahn von Berlin nach Schleswig-Holstein nicht aufgegeben ist, wenn dessen Verwirklichung auch augenblicklich noch auf Schwierigkeiten stösst. — Uebrigens sind seitens der Staatsregierung andere Eisenbahn-Verbindungen mit der gedachten Provinz ins Auge gefasst, durch welche das von dem Comité verfolgte Project Hagenow-Oldesloe wesentlich beeinflusst werden würde. Weitere Schritte bezüglich dieses Projects erscheinen daher zur Zeit nicht angezeigt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. (gez.) Maybach."

Die Strecke Mehltheuer-Weida, deren bevorstehende Vollendung wir bereits gemeldet haben, wird, wie das „Leipziger Tageblatt" berichtet, eine Zweiglinie von Zeulenroda nach Schleiz erhalten.

Die Ilmebahngesellschaft hat am 4. d. Mts. in Dassel in ihrer ersten Generalversammlung sich constituirt. Das Actiencapital, 549 900 ℳ, besteht aus 300 000 ℳ Stammactien, die sämmtlich in den betheiligten Kreisen gezeichnet, und 249 900 ℳ Stammprioritätsactien, welch' letztere vom Bankhause Hermann Bartels in Hannover übernommen worden sind. Die Stamm-Prioritätsactien geniessen ein Vorzugsrecht auf 4½ pCt. Die Bahn, welche das Ilmethal durchlaufend die Städte Dassel und Markoldendorf mit Einbeck resp. Salzderhelden verbindet, soll bis Mitte December d. J. (?) eröffnet und dann auch die Stamm-Prioritäten freihändig verkauft werden. Den Betrieb übernimmt demnächst die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft mit ihrem Betriebsmaterial.

Das Baubureau der Königlichen Eisenbahndirection Erfurt, welches bekanntlich den Bau der Linie Eichicht-Landesgrenze, zum Anschluss an die bereits im Bau begriffene Strecke Stockheim-Ludwigstadt, zur Ausführung bringen wird, ist in Eichicht etablirt worden. Man hofft, die neue Linie am 1. Mai 1885 in Betrieb setzen zu können.

Die Vorarbeiten für eine normalspurige Secundärbahn Sonneberg-Steinach-Lauscha werden im Auftrage der Herzoglich Gothaschen Staatsregierung vom Generalunternehmer Bachstein resp. dessen Baumeister Philippi ausgeführt.

Zum Bau der Linie Wreschen-Strzalkowo ist der Verwaltung des Kreises Wreschen mit Rücksicht darauf, dass die Provinz Posen jeder directen Eisenbahnverbindung mit der Russisch-Polnischen Grenze entbehrt, nach der „Berl. B. Ztg." die Concession ertheilt worden. Wreschen ist bekanntlich eine an der Oels-Gnesener Bahn gelegene Kreisstadt, während Strzalkowo ein an der Russischen Grenze gelegener Preussischer Grenzort ist, wo ein Hauptzollamt sich befindet. Dem Vernehmen nach soll der Bau dieser Strecke noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden. Die Linie, welche eine Länge von ca. 23 km erreichen dürfte, wird den Getreidetransport aus Russisch-Polen nach der Provinz Posen vermitteln helfen.

Die Unterelbesche Bahn ist am Anfang d. J. durch Eröffnung eines Verbindungsgeleises mit dem Hafen in Cuxhafen in Verbindung gesetzt worden und wurden am 3. d. M. die Passagiere nach Helgoland unmittelbar an das Dampfschiff Tell mit dem Schnellzug befördert. Gleichzeitig ist die Zollabfertigung bedeutend erleichtert worden, so dass die Fahrt nach Helgoland sich wesentlich bequemer gestellt hat.

Das zweite Geleise der Rhein-Nahebahn wird, wie der „National-Zeitung" aus Creuznach geschrieben wird, voraussichtlich mit Beginn des Winterfahrplans auf dem grössten Theil der Strecke betriebsfähig vorhanden sein.

Behufs Feststellung von Normalien für das Eisenbahnmaterial hat die Italienische Regierung vor einigen Wochen die Regierungen des Festlandes eingeladen, Delegirte zu einem diesbezüglichen Congress nach Bern zu senden; Oesterreich, Deutschland und Frankreich haben, wie der „Berliner Actionär" meldet, diese Einladung sogleich angenommen; der Congress wird daher, so sagt man, schon in nächster Zeit eröffnet werden.

Behufs der durch die verschiedenen Privatbahnen neuerdings nothwendig gewordenen Neuregelung der Instradirung innerhalb Deutschlands hat, wie die „Frankfurter Zeitung" schreibt, die Kgl. Eisenbahndirection zu Berlin nach dem Vorgange der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen, welche bekanntlich die Kündigung der Instradirung in den Ungarisch-Deutschen Verkehren mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. ab ausgesprochen hat, nunmehr auch die Instradirung in den übrigen Verbandsverkehren mit Oesterreich, Galizien und Rumänien (excl. des Verkehrs mit den Kgl. Rumänischen Stationen) und zwar dergestalt gekündigt, dass die bezüglichen Vorschriften mit ultimo Februar k. J. ausser Giltigkeit treten.

Eine auf die Ueberwachung von alleinreisenden Kindern und des Reisens unkundigen Personen bezügliche Verfügung hat die Kgl. Direction zu Elberfeld am 2. d. M. erlassen. Diese Verfügung, welche in der gesammten Presse sympathisch begrüsst worden ist, lautet: „Es giebt häufig Veranlassungen, aus denen Eltern resp. Erzieher Kinder ohne Begleitung reisen lassen müssen. In solchen Fällen wird es den Angehörigen eine Beruhigung sein, zu wissen, dass den Kindern seitens der Angestellten der Eisenbahn besondere Aufmerksamkeit und Fürsorge gewidmet wird. Wir weisen deshalb die Stationsbeamten, sowie die Zugführer und Schaffner an, sich allein reisender Kinder in jeder Hinsicht auf das Beste anzunehmen, sich mit dem Ziel ihrer Reise bekannt zu machen, sie über die Schwierigkeiten der Reise, sowie die Mittel zu deren Vermeidung zu belehren, ihnen Plätze in angemessener Gesellschaft zu geben, insbesondere auch in den erforderlichen Fällen speciell zum Um- und Aussteigen aufzufordern, ihnen dabei behülflich zu sein und dieselben auf den Umsteigestationen an den diensthabenden Beamten oder den Zugführer des Anschlusszuges zu verweisen. Denjenigen Erwachsenen, welche allein reisende Kinder an den Zug begleiten, ist jede geforderte Auskunft zu ertheilen und ihren speciellen Wünschen bezüglich der Fürsorge für die Kinder bereitwilligst zu entsprechen. In gleicher Weise ist auch älteren, hülfsbedürftigen und des Reisens augenscheinlich unkundigen Personen, namentlich allein reisenden Frauen jeden Standes zu begegnen. Kgl. Eisenbahndirection. gez. Thielen."

Die Verschiedenheiten, welche auf den Deutschen Bahnen in der Form der zur Ausgabe kommenden Retourbillets bestehen, sowie die vielfach von einander abweichenden Coupirungsmethoden haben der „Vossischen Zeitung" zufolge, an massgebender Stelle Anlass gegeben, die nächste Staatsbahn-Directoren-Conferenz damit zu beauftragen, eine einheitliche Billetform und ein Coupirungsverfahren zu vereinbaren, durch welches Irrthümer bei der Coupirung auf der Hinfahrt, welche ein Ungiltigwerden des Billets für die Rückfahrt zur Folge hat, möglichst ausgeschlossen werden. Die z. Z. bestehenden Billets haben auf der einen Bahn einen besonders markirten Coupon, welcher für die Hinfahrt abgerissen wird, während die Entwerthung des Stammes

bei der Rückfahrt mittelst der Coupirzange erfolgt; auf anderen Bahnen werden Billets mit zwei Coupons ausgegeben, von denen der eine für die Hinfahrt, der zweite für die Rückfahrt abgenommen wird und noch andere Bahnen verabfolgen Billets mit gar keinem Coupon und die Entwerthung geschieht auf beiden Touren mittelst der Coupirzange. Irrthümer beim Coupiren der Retour-Billets kommen namentlich leicht vor, wenn auf der Hintour ein Schaffnerwechsel stattfindet, weil alsdann der zweite Schaffner im Drange der Geschäfte und in der Annahme, dass das präsentirte, schon einmal coupirte Billet zur Rückfahrt benutzt wird, für letztere fälschlich coupirt.

Die in den verschiedenen internationalen Verkehren, namentlich auch von Berlin, Magdeburg, Leipzig und Dresden bestehenden Billets nach London mit 30tägiger Giltigkeit sollen in Folge ministerieller Anordnung eingezogen und durch Billets mit 10tägiger Giltigkeit ersetzt werden. Es erstreckt sich diese Massregel jedoch nur auf die einfachen Billets nach London, die Giltigkeitsdauer der Retourbillets bleibt dagegen unverändert. Betreffs der Billets nach Paris ist diese Aenderung schon vor einiger Zeit durchgeführt.

Der Directionssitz der Rumänischen Eisenbahn ist nunmehr nach Beschluss der General-Versammlung und nach erfolgter richterlichen Entscheidung als von Berlin nach Bukarest verlegt im Handelsregister eingetragen worden.

Nachdem die Verlegung des Sitzes der Rumänischen Eisenbahn-Actiengesellschaft nach Bukarest zur Ausführung gekommen ist, bietet die Rumänische Regierung aufs Neue den Besitzern von 2 133 750 ℳ nicht umgetauschter Actien einen Termin bis zum 28. September cr. zur Bewerkstelligung des Umtausches der restlichen Actien gegen Rumänische 6 pCt. Staatsobligationen. Die Besitzer von Actien werden darauf aufmerksam gemacht, dass nach dem 28. September cr. die Rumänische Regierung den Umtausch nicht mehr gewährt. Der Umtausch der Actien erfolgt in dem Verhältniss von 60 in 6 pCt. Staatsobligationen für 100 in Stammactien und in dem Verhältniss von 133⅓ in 6 pCt. Staatsobligationen für 100 in Stamm-Prioritätsactien. Der Umtausch kann hier in Berlin durch die Discontogesellschaft und S. Bleichröder vermittelt werden. — Die ordentliche letzte Generalversammlung ist nunmehr auf den 30. September cr. nach Bukarest berufen. Die Gegenstände der Tagesordnung sind: Auflösung und Liquidation der Gesellschaft, Ernennung von Liquidatoren, Ermächtigung der Liquidatoren zum Abschluss des Vertrages, durch welchen die Bahnen der Gesellschaft der Königlich Rumänischen Regierung definitiv zum Eigenthum übertragen werden etc.

Die Berliner Stadtbahn hatte wahrgenommen, dass der im Externverkehr der Berliner Stadtbahn für sämmtliche Stationen eingeführte gleiche fixe Zuschlag in den östlichen Verkehren zu einer gedeihlichen Entwickelung des Verkehrs von und nach Station Alexanderplatz nicht geführt hat, da bei den gegen Station Schlesischer Bahnhof in die Preise der Courier- und Expresszugbillets eingerechneten Mehrbeträgen von 1 ℳ bezw. 80 ₰ und 60 ₰ für die I. bezw. II. und III. Klasse vielfach die Benutzung der Stadtbahnlocalzüge nach dem Schlesischen Bahnhofe vorgezogen wurde, oder die Reisenden sich auch direct der Droschke bis dahin bedienten. Ebenso erschienen für die in Rede stehende Station die Mehrbeträge für Personenzug- sowie Retourbillets als zu hoch bemessen. In Würdigung dieser Verhältnisse hat sich die Bahnverwaltung zu einer Herabsetzung der bisherigen festen Zuschläge um die Hälfte entschlossen und treten vom 10. d. M. ab im östlichen Externverkehr von und nach Berlin, Alexanderplatz, ermässigte Fahrpreise in Kraft.

Der Director des Eisenbahn-Betriebsamtes Frankfurt a. M., Herr Regierungs- und Baurath Seebaldt tritt am 1. October unter sehr günstigen Bedingungen in den Türkischen Staatsdienst, zunächst auf die Dauer von drei Jahren über. Herr Seebaldt wird als Musteschar (Staatssecretair) im Ministerium der öffentlichen Arbeiten fungiren und die Leitung des gesammten Türkischen Eisenbahnwesens einschliesslich der zu erwartenden umfangreichen Eisenbahnneubauten übernehmen. Die Berufung ist ähnlich wie die frühere des Herrn Wettendorf, durch Vermittelung der Deutschen Regierung erfolgt.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juli d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 44 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 29 472,88 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 13 764 Courier- und Schnellzüge, 100 040 Personenzüge, 54 968 gemischte Züge und 85 778 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 3 429 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 34 393 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 678 677 545 Achskm bewegt, von denen 219 022 289 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 168 772 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1 832 oder 1,09 pCt. (gegen 1,52 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,54 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 933 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 899 Verspätungen (= 0,53 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,30 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 156 101 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 056 oder 0,68 pCt., mithin 0,15 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 309 Anschlüsse versäumt (gegen 277 in demselben Monat des Vorjahres und 120 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Verwaltungen nach dem Verhältniss der auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Eutin-Lübecker Eisenbahn (5 Anschlussversäumnisse auf 5 Verspätungen) mit 1,00 pCt., die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00 pCt., und die Weimar-Geraer Eisenbahn (3 Anschlussversäumnisse auf 5 Verspätungen) mit 1,67 pCt., während die Elsass-Lothringischen Eisenbahnen (4 Anschlussversäumnisse auf 72 Verspätungen) mit 18,00 pCt. und die Bergisch-Märkische Eisenbahn (4 Anschlussversäumnisse auf 107 Verspätungen) mit 26,75 pCt., die letzten Stellen einnehmen, und bei 6 Verwaltungen, welche im Ganzen 38 Zugverspätungen berichtet haben, Anschlussversäumnisse nicht eingetreten sind.

Aus Bayern.

Würzburg, 10. September. Ueber den Eisenbahnunfall bei Iphofen wird amtlich folgende Meldung gemacht. „Am 7. d. M. früh 8 Uhr entgleiste in der Station Iphofen ein Extra-Viehzug, welcher aus 40 Wagen bestand, zufolge falscher Weichenstellung. Ein Locomotivführer und zwei Bremser wurden hierbei getödtet, ein Schafhändler schwer verwundet, der Oberconducteur und zwei Viehbegleiter leicht verwundet, zwei Heizer und zwei Bremser leicht contusionirt. Siebenzehn Wagen sind zertrümmert, die beiden Maschinen stark beschädigt, 600 Schafe sind todt, 200 verletzt. Der Verkehr wurde nicht unterbrochen.

Bayerische Landes-, Gewerbe- etc. Ausstellung in Nürnberg. Bei der am 26. August dieses Jahres stattgefundenen Prämiirung der Aussteller auf der Bayerischen Landes-Gewerbe-,Industrie- und Kunstausstellung in Nürnberg 1882 ist gemäss Beschluss der Jury die Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München für die durch die ausgestellten Objecte dargelegte bahnbrechende Gesammtleistung auf dem Gebiete des Maschinenbaues, insbesondere des Locomotivbaues, mit der goldenen Medaille ausgezeichnet worden.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der Regierungsrath Dr. Firnhaber zu Saarbrücken ist zum Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt a/M. ernannt worden.

Dem Eisenbahnsecretär Ehrenwerth und dem Eisenbahn-Betriebs-Cassenrendanten Bohlmann zu Bromberg, dem Eisenbahn-Haupt-Cassenrendanten Brüel zu Magdeburg, sowie dem Eisenbahnsecretär, Obergeometer van den Bergh, dem Eisenbahnsecretär, Kalkulaturvorsteher Saigge, dem Eisenbahnsecretär, Controlvorsteher Wirsieg, dem Betriebscontroleur Lüders, dem Eisenbahnsecretär, Bureauvorsteher Friede, den Eisenbahnsecretären Keiffenheim und Hönig und dem Eisenbahn-Haupt-Cassenrendanten Kipp zu Köln ist der Charakter als Rechnungsrath Allerhöchst verliehen worden.

Die Niederländischen Staatsbahnen.

Geschäftsbericht pro 1881. Das von der Gesellschaft für den Betrieb Niederländischer Staatseisenbahnen betriebene Eisenbahnnetz umfasste ult. 1880 folgende Linien:

I. Staatsbahnen. Arnhem-Leeuwarden 168,775 km, Harlingen-Deutsche Grenze 126,968 km, Groningen-Meppel 76,835 km, Zutphen-Deutsche Grenze 59,678 km, Nymegen-Arnhem 19,084 km, Maastricht-Breda 179,937 km, Utrecht-Boxtel 60,140 km, Breda-Rotterdam 53,873 km, Zwaluwe-Zevenbergen 7,895 km, Roosendaal-Vlissingen 76,344 km, Zevenbergen-Grenze 23,562 km, Breda-Roosendaal 24,050 km.

II. Privatbahnen. Lüttich-Limburger Bahn 136,742 km, Almelo-Salzbergen 55,472 km, Deutsche Grenze-Gronau 2,809 km.

Zusammen Staats- und Privatbahnen 1 071,804 km.

Am 1. Januar 1881 wurde die 44,662 km lange Staatsbahn Almelo-Zwolle mit den Stationen Wierden, Hellendoorn-Nyverdal, Raalte und Heino und der Haltestelle Zuthem dem öffentlichen Verkehre übergeben, so dass Ende 1881 das von der Gesellschaft betriebene Eisenbahnnetz 1 116,826 km umfasste.

Die Gesammteinnahmen betragen 754 642 fl. = 8,05 pCt. mehr als in 1880, während die Betriebskosten sich um 435 338 fl. = 9,58 pCt. vermehrten. Von diesen Mehrausgaben entfallen auf den Bahndienst 132 700 fl. (14,7 pCt.), auf die Maschinen- und Wagenverwaltung 136 264 fl. (10,9 pCt.) und auf den commerciellen Dienst 28 140 fl. (27,4 pCt.).

Auf den nördlichen Staatsbahnlinien vermehrten sich die Einnahmen um 7,75 pCt. gegen 3,98 pCt. in 1880 und auf den südlichen Staatsbahnlinien um 9,32 pCt. gegen 12,32 pCt. in 1880. Hierbei ist zu bemerken, dass die 47 km langen, von der Grand Central Belge Eisenbahngesellschaft übernommenen Linien Zeven-

bergen-Grenze und Breda-Roosendaal in 1880 nur während des zweiten Halbjahres von der Gesellschaft betrieben wurden und dagegen die nördlichen Linien am 1. Januar 1881 um die 44,662 km langen Linie Zwolle-Almelo erweitert wurden.

Auf der Lüttich-Limburger Bahn verminderten sich die Einnahmen um 2,90 pCt. gegen 2,34 pCt. im Vorjahre, während die Einnahmen der Strecke Deutsche Grenze-Gronau sich um 16,22 pCt. vermehrten gegen 0,66 pCt. in 1880.

Im Binnenverkehre wurden 200 630 und im directen Verkehre 19 534 Personen mehr befördert als in 1880. Die Mehreinnahme betrug resp. 232 022 fl. und 111 735 fl., also im Ganzen 342 757 fl.

Im Binnenverkehre wurden 3 823 852 und im directen Verkehre 775 050 Personen befördert. Die Einnahmen betrugen im Binnenverkehre 3 184 769 fl. und im directen Verkehre 1 629 714 fl.

Die Zunahme des directen Personenverkehrs betrug im Verkehre mit Belgien ± 10 pCt., im Verkehre mit Frankreich ± 35 pCt., im Verkehre mit England ± 10 pCt. und im Verkehre mit Niederländischen Bahnen ± 4 pCt. Im Verkehre mit Deutschland war die Zunahme unbedeutend.

Der Güterverkehr hat sich bedeutend entwickelt. Die Einnahme aus diesem Verkehr in 1881 betrug auf den nördlichen Staatsbahnlinien 166 637 fl. mehr, auf den Linien Almelo-Salzbergen und Deutsche Grenze-Gronau 39 193 fl. mehr, auf den südlichen Staatsbahnlien 223 465 fl. mehr und auf der Lüttich-Limburger Bahn 34 355 fl. weniger, also im Ganzen 393 940 fl. mehr als in 1880.

Von diesen Mehreinnahmen entfallen auf den Binnenverkehr 219 249 fl. und auf den directen Verkehr 209 046 fl.

In dem directen Verkehre zwischen Stationen der Staatsbahnen und Stationen der übrigen Niederländischen Bahnen war eine fortwährende Entwickelung merkbar. In 1880 waren befördert 179 530 t mit einer Einnahme von 453 622 fl., in 1881 wurden dagegen 228 652 t befördert für 515 188 fl., also 49 122 t mehr für eine Mehreinnahme von 61 566 fl.

Auch der directe Verkehr mit Belgien hat sich in 1881 nicht unbedeutend entwickelt. Dieser Verkehr nahm gegen das Vorjahr um 38 pCt. und die Einnahmen um etwa 24 pCt. zu.

Im Binnenverkehr wurden aus dem Güterverkehr 1 303 087 fl. und im directen Verkehre 3 222 615 fl. vereinnahmt. Die Einnahme pro Tonne betrug 1,52 fl. und pro Tonnenkilometer 0,02 fl.

Die Betriebsresultate gestalteten sich folgendermassen:

Befördert wurden 4 598 902 Personen, 12 182 t Gepäck, 2 903 844 t Güter und 19 273 Wagenladungen Vieh.

Hiervon wurden auf der Lüttich-Limburger Bahn befördert 500 177 Personen, 415 t Gepäck, 570 548 t Güter und 2 522 Wagenladungen Vieh.

Die Einnahmen betrugen:

	Betrag fl.	Procent der Totaleinnahme	pro Kilometer fl.	pro Tagkilometer fl.
Personen	4 814 483	47,536	4 312	11,81
Gepäck	173 089	1,709	155	0,43
Vieh	315 102	3,111	282	0,77
Güter	4 525 703	44,684	4 053	11,10
Extraordinarien	299 810	2,960	568	0,74
Summa	10 128 187	100	9 070	24,85
in 1880	9 373 545	—	8 943	24,43
mehr in 1881	754 642	—	127	0,42
Die Betriebkosten betrugen:				
Allgemeine Verwaltungskosten	233 260	2,303	209	0,57
Bahndienst	1 030 874	10,178	923	2,53
Telegraphendienst	45 317	0,447	41	0,11
Fahr- und Stationsdienst	2 121 956	20,951	1 900	5,21
Maschinenverwaltg.	1 386 062	13,685	1 241	3,40
Commerz. Dienst	130 751	1,291	117	0,32
Magazinverwaltung	22 442	0,222	20	0,06
Liniencontrole	8 383	0,083	8	0,02
Betriebskosten	4 979 095	49,160	4 459	12,22
Ueberdies wurden verwendet aus dem:				
Erneuerungsfonds	1 341 014	13,240	1 201	3,29
Reservefonds	189 737	1,873	170	0,46
Erneuerungfonds für das Fahrmaterial	20 718	0,205	18	0,05
Gesammtausgaben	6 530 514	64,478	5 848	16,02
in 1880	5 055 000	53,928	4 823	13,17
mehr in 1881	1 475 514	10,550	1 025	2,85

Im Ganzen wurden verausgabt: Betriebskosten 4 979 045 fl.; Antheil des Staates an den Brutto-Einnahmen der Staatsbahnen 1 640 464 fl.; Antheil der Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaft an den Brutto-Einnahmen dieser Bahn 509 886 fl.; Antheil der Almelo-Salzbergener Eisenbahn-Gesellschaft an den Brutto-Einahmen dieser Bahn 99 850 fl.; Antheil der rechtsrheinischen Eisenbahn-Direction zu Köln an den Brutto-Einnahmen der Strecke Deutsche Grenze-Gronau 4 616 fl.; Entschädigung an die Belgische Nordbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofs Flémalle-Haute 7 063 fl.; Entschädigung an den Staat für die Mitbenutzung des Bahnhofs Eindhoven 1 499 fl.; Rücklage zum Erneuerungsfonds für die Staatsbahnen 525 923 fl.; Rücklage zum Erneuerungsfonds für die Privatbahnen 120 767 fl.; Rücklage zum Reservefonds für die Staatsbahnen 92 457 fl.; Rücklage zum Reservefonds für die Privatbahnen 23 244 fl.; Rücklage zum Erneuerungsfonds für das Material 432 131 fl.; Zuschuss zu der Pensionscasse und Verwaltungskosten dieser Casse 58 681 fl.; Zuschuss zu der Kranken- und Unterstützungscasse 3 350 fl.; Amortisation von Anleihen 60 000 fl.; Zinsen 360 308 fl.; verschiedene von der Regierung noch nicht genehmigte Forderungen der Erneuerungs- und Reservefonds, welche dabei der Gesellschaft zur Last fallen, 404 732 fl.; verschiedene Verluste 54 534 fl.

Es verbleibt also ein Reinertrag von 761 353 fl. In Gemässheit der Bestimmungen der Uebereinkunft zwischen dem Staat und der Gesellschaft für den Betrieb der Staatsbahnen vom 24/25. Mai 1876 ist dieser Reinertrag wie folgt zwischen dem Staat und der Gesellschaft zu vertheilen: Der Reinertrag verbleibt der Gesellschaft bis zum Belaufe von 4½ pCt. des Actiencapitals. Der Ueberschuss wird zwischen dem Staat und der Gesellschaft gleichmässig vertheilt, bis der Nettoertrag auf 5½ pCt. des Actiencapitals der Gesellschaft gestiegen ist; von dem dann noch verbleibenden Reste erhält der Staat $^4/_5$ und die Gesellschaft $^1/_5$.

Der Antheil des Staates beträgt hiernach:

20 pCt. der Brutto-Einnahmen der Staatsb.	1 640 464 fl.,
½ „ des Actiencapitals	63 338 „
$^4/_5$ (761 353 fl. [570 038 + 126 675])	51 712 „
Summa	1 755 514 fl.

Der Antheil der Gesellschaft beträgt:

4½ pCt. des Actiencapitals	570 038 fl.,
½ „ „	63 337 „
$^1/_5$ (761 353 fl. [570 038 + 126 675])	12 928 „
im Ganzen	646 303 fl.

Wenn die oben erwähnten Forderungen des Erneuerungs- und Reservefonds zum Gesammtbetrage von 404 732 fl. von der Regierung sollten genehmigt sein, sollte der Reinertrag statt 761 353 fl. eine Summe von 1 166 085 fl. betragen und der Antheil der Gesellschaft sich auf 727 249 fl. beziffert haben. Die finanzielle Lage der Gesellschaft gestattete aber für die Dividendenzahlung die obengenannte Summe von 727 249 fl. zu überweisen und sohin die Dividende auf 5,38 pCt. = 13,45 fl. pro Actie von 250 fl. festzustellen.

Das Betriebscapital der Gesellschaft besteht aus:

a) 13 000 000 fl. Actien mit Einbegriff einer mit 5 pCt. verzinslichen Prioritätsanleihe von 6 667 000 fl.,
b) einer Obligationsanleihe von 7 000 000 fl.,
c) einer mit 4 pCt. verzinslichen Obligationsanleihe von 6 000 000 fl.

Von der Anleihe sub b waren ultimo 1881 5 500 000 fl. und von der Anleihe sub c 3 126 000 fl. begeben.

Die Errichtungskosten betrugen ultimo 1881 21 323 433 fl., wovon 18 618 742 für die Beschaffung des Fahrmaterials.

Der Locomotiven- und Wagenpark bestand am Ende 1881 aus 237 Locomotiven, wovon 33 mit Westinghouse-Bremsvorrichtungen, 560 Personenwagen, 3 Postwagen, 217 Gepäckwagen, 516 Pferde- und Viehwagen und 3 307 Güterwagen.

Bestellt oder in der Herstellung begriffen sind 20 Locomotiven, 45 Personenwagen, wovon 6 mit Posteinrichtung, und 151 Güterwagen, also im Ganzen 196 Wagen.

Die Locomotiven haben im Ganzen 8 323 167 km zurückgelegt, wovon 7 162 817 Zugkm gegen 6 396 326 Zugkm in 1880. Durchschnittlich wurden von jeder Locomotive 35 119 km durchlaufen.

Die Tractionskosten betrugen 1 228 369 fl. = 0,147 584 fl. pro Locomotivkilometer und 0,177 355 fl. pro Zugkm, gegen 1 099 264 fl. = 0,146 530 fl. pro Locomotivkilometer und 0,178 849 fl. pro Zugkilometer in 1880.

Sämmtliche Wagen haben 72 115 201 km und 155 896 802 Achskilometer zurückgelegt, wovon 57 327 195 resp. 124 743 707 auf eigenen und 14 788 006 resp. 31 153 095 auf fremden Linien.

Ausser den aus dem Reservefonds bestrittenen Kosten hat der Wagendienst einen Aufwand von 284 559 fl. gefordert.

Belgische Staatsbahnen. Während des Monats August cr. sind die Strecken Froidchapelle-Chimay, Dour-Bavay und Libramont-Bertrix dem Betrieb übergeben worden.

Rumänische Bahnen. Wie Rumänische Blätter melden, hat die Bulgarische Regierung neuerdings Unterhandlungen mit Baron Hirsch, dem Haupt-Actionair der Eisenbahn-Gesellschaft Rustschuk-Varna, wegen Ankaufes der Bahn Rustschuk-Varna angeknüpft. Baron Hirsch verlangt für diese Bahn 50 Mill. Frcs.

Portugiesische Eisenbahnen. Die Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais hat nach dem der Generalversammlung derselben pro 1881 vorgelegten Geschäftsbericht ein Bahnnetz in Betrieb von 578 km (älteres Bahnnetz 506 km, dazu die neue Linie Torre de Vargens zur Spanischen Grenze 72 km). Die Bruttoeinnahmen des alten Netzes betrugen in 1881 11 617 327 Fr., die der neuen Linie 350 935 Fr., in Summa 11 968 262 Fr. Die Ausgaben betrugen in Summa 3 956 112 Fr., somit Nettogewinn 8 012 150 Fr., wozu noch 558 760 Fr. Restgewinn und sonstige Einnahmen treten, so dass 8 012 150 Fr. disponibel waren, wovon 6 396 896 Fr. zur Verzinsung der Prioritätsobligationen und zur Amortisation zu verwenden waren, während 2 174 012 Fr. zur Zahlung der Dividende verblieben. Die Generalversammlung beschloss 30 Fr. Dividende pro Actie (für die 70 000 Actien der Gesellschaft) zu vertheilen und 74 014 Fr. in die ordentlichen und ausserordentlichen Reservefonds zu legen. — Die directe Linie von Madrid an die Portugiesische Grenze wurde am 1. October 1881 vollendet und übernahm die Spanische Gesellschaft den Betrieb der Strecke von Caceres zur Grenze. Von diesem Zeitpunkt ab hat die Portugiesische Gesellschaft nach Vertrag mit der Spanischen Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Grenze für deren Minimaleinnahme eine Garantie zu leisten, welche für die drei letzten Monate des Betriebsjahres 1881 488 616 Fr. betrug, wozu noch die Verzinsung von Prioritätsobligationen dieser Linie mit 302 920 Fr. kam.

Mexico. Die Mexicanische Centralbahn ist am 28. Juli d. J. bis nach Leon (250 Engl. Meilen von Mexico) in Betrieb gesetzt worden. Im Laufe des Monat August sollte, wie der „Monit. d. i. m." berichtet, auch die Mexicanische Nationalbahn in Betrieb gesetzt werden.

Miscellen.

Internationale Convention betreffs Postkassen.

Zwischen der Belgischen und Französischen Regierung ist wie der „Socialcorrespondenz" berichtet wird, eine Convention bezüglich der Postsparkassen abgeschlossen worden. Hiernach sind die Angehörigen des einen Landes im andern zur Benutzung dre dortigen Postsparkassen zugelassen und erhalten bei ihrer Rückkehr in ihre Heimath kostenlos ihre Ersparnisse an die dortige Kasse überwiesen; ferner können Angehörige jeder Nationalität, die bei einer der beiden Cassen betheiligt sind, bei ihrem jeweiligen Aufenthalt in einem der beiden Länder durch Vermittelung der Post ihre gesammten oder theilweisen Einlagen von der andern Postsparkasse ausgezahlt erhalten.

Es ist dies ein Vorgang, welcher die höchste Beachtung verdient; denn hier wird zum ersten Mal ein wichtiger Zweig socialer Hilfe auf ein internationales Feld gepflanzt.

Der General-Postmeister der Vereinigten Staaten hat den grosses Interesse erregenden und epochemachenden Vorschlag gemacht, **alle Zeitungen und andere periodische Zeitschriften**, welche in den Vereinigten Staaten erscheinen, auf irgend welche Distanz **innerhalb der Union gratis** zu befördern. Es scheint, dass bereits jetzt alle Zeitschriften innerhalb der Grafschaft, in welcher sie erscheinen, umsonst abgeliefert werden. Die durch den neuen Vorschlag verursachten Kosten werden auf 1⅓ Millionen Dollars jährlich veranschlagt. Der General-Postmeister giebt an, dass schon gegenwärtig die Ablieferung der Zeitschriften auf lange Distanzen dem Staate Geld koste und dass die Union wohl in der Lage sei dieses weitere Opfer zu bringen, welches dem geistigen Verkehr des ganzen Landes sehr zu Hülfe kommen würde, während der Waarenverkehr wohl eher in der Lage sei, sich selbst zu helfen.

Eine zweite Brücke über den East River in Newyork. Im Juni hat der Bau einer zweiten Brücke über den East River begonnen, welche zur Verbindung von Newyork mit Long Island bestimmt, ein ebenbürtiges Gegenstück zu der nahezu vollendeten Röbling'schen Drahtseilbrücke bilden wird. Die 4 Kettenthürme sind in ihrem aufgehenden Theile vollständig in geschmiedetem Phönixeisen construirt. Die Gesammtlänge der Brücke einschliesslich der Rampen beträgt 3 050 m; die Lichtweite der beiden mittelst Ketten überspannten Hauptöffnungen beträgt etwa 224 bezw. 188 m; die Lichthöhe derselben über dem mittleren Wasserspiegel etwa 52,5 m. Das im Ganzen 23,1 m breite Querprofil der Brücke vertheilt sich auf 2 Eisenbahngeleise zu je 4,25 m, 2 Fahrbahnen zu je 5,8 m und 2 Fussstege zu je 1,5 m. Der Entwurf der Brücke rührt von den Ingenieuren T. C. Clarke und A. Bolzano her. Die Gesammtkosten der Brücke werden 6 000 000 Doll. betragen. Wie die „Oesterr. Eisenbahnzeitung" meldet, hat sich Dr. Thomas Reiney zur Herstellung der Brücke binnen 2⅔ Jahren contractlich verpflichtet.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Preussisch-Thüringischer Verband. Für Sprit- und Spiritussendungen à 5000 und 10 000 kg ab verschiedenen Stationen der Königl. Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg und Berlin, der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn nach Genf loco und transito Morges, Nyon und Verrieres tr. treten am 1. September cr. bis auf Widerruf ermässigte Ausnahme-Umexpeditions-Sätze von den östlichen Verbands-Stationen bis Leipzig (Thüring. Bahnhof) in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen. Erfurt, den 5. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direktion. Namens der betheiligten Verwaltungen. (1719)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Zum 15. September d. J. gelangen zu den Güter-Tarifheften No. 1 und 4 die Nachträge XVII bezw. VI zur Ausgabe, welche Aenderungen der seitherigen Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen, neue Sätze des Spezial-Tarifs III für Büdingen und Stockheim mit Reichshofen, sowie Ausscheidung verschiedener Verkehrsrelationen aus dem Verbande enthalten. Soweit Frachterhöhungen herbeigeführt werden treten dieselben erst am 1. November d. J. in Kraft. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen zu haben sind. Erfurt, den 31. August 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1720)

Vom 10. September 1882 bis zum Schlusse der diesjährigen Elbschifffahrts-Periode treten im Verkehr zwischen **Dresden Elbkai und Stockerau** für Güter der Normalklassen I und II in Wagenladungen ermässigte Sätze in Kraft, welche bei uns zu erfragen sind. Dresden, am 8. September 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenb. von Tschirschky. (1721)

Fortan finden für Petroleum und Naphtha ermässigte Ausnahme-Frachtsätze im Verkehr von Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenhamm, Harburg und Hamburg nach Passau Anwendung, worüber die Güter-Expeditionen der genannten Stationen Auskunft ertheilen. Hannover, den 5. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1722)

Am 10. September cr. tritt ein Ausnahmetarif für den Transport von Braunkohlen, Braunkohlencoaks und Braunkohlenbriquets von Hermannia nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn in Kraft. Druckexemplare sind durch die betheiligten Stationen zu beziehen. Breslau, den 8. September 1882. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen. (1723)

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 1 (Kalk etc.) im „Ausnahmetarife für verschiedene Artikel etc. vom 10. October 1880" resp. im Nachtrag I vom 5. Juli cr. gelten fortan auch für Cementtransporte. Breslau, den 10. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (1724)

Main-Neckar- und Hessische Ludwigsbahn. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 31. Juli l. J., betreffend Einführung des Nachtrags II zum Wechselgütertarife vom 1. November 1881, wird ferner zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die directe Güterabfertigung über die durch den Nachtrag II aufgehobenen Transportrouten zu den Frachtsätzen des Haupttarifs bezw. Nachtrags I noch bis Ende October l. J. gewährt wird. Darmstadt, den 5. September 1882. Direction der Main-Neckar-Bahn. (1725)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Im diesseitigen Local-Verkehr findet fortan für die Beförderung von Langholz bis Ende December 1882 insofern eine Ausnahme-Tarifirung statt, als bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs A mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg (statt wie seither für 20 000 kg) zu entrichten ist. Die Direction. (1726)

Italienisch-Belgisch-Englischer Verkehr via Gotthard. Am 1. d. M. ist ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Wagenladungen aus Italien nach Belgien und England via Brenner-Kufstein-Aschaffenburg-Herbes-

thal bezw. Aachen in Kraft getreten unter Aufhebung des Ausnahmetarifs vom 15. October 1880 nebst Nachträgen.

In dem neuen Tarif sind auch Sätze für Aachen transit und Herbesthal transit enthalten.

Exemplare desselben können von den Güter-Expeditionen Aachen u. Herbesthal unentgeltlich bezogen werden. Köln, den 7. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrhein.). (1727)

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 15. September tritt für den Transport von Melonen in Ladungen von 5 000 kg von Stationen der Alföld-Fiumer-, Kaschau-Oderberger-, Oesterreichischen Staats-, Ungarischen Staats- und Ungarischen Nord-Ostbahn nach Anvers, Bruxelles, Gand, Liége, Ostende und Spa ein Ausnahmetarif in Kraft. Auskunft ertheilt unser Tarif-Bureau. Preis 0,10 *M.* Köln, den 15. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (linksrhein.). (1728)

Rumänisch-Süddeutscher Getreide-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September 1882 gelangt Heft I für den in rubro genannten Verkehr zur Einführung. Dasselbe enthält Frachtsätze für Getreide etc. ab Rumänischen Stationen nach Bayern, und wird hierdurch der ab 1. Juli 1881 für den Rumänisch-Bayer. Verkehr via Verciorova giltige Getreide-Tarif aufgehoben. Wien, den 29. August 1882. Die K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien, gleichzeitig im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen. (1729)

Rechte - Oder - Ufer - Eisenbahn - Gesellschaft. Mit sofortiger Giltigkeit tritt für Eisen- und Stahl-, Eisen- und Stahlgusswaaren bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Laurahütte nach Breslau (Oderthor- und Stadtbahnhof, Mochbern, Pöpelwitzer Weiche), Hundsfeld, Sibyllenort und Bohrau ein Ausnahmefrachtsatz von 0,80 *M.* pro 100 kg in Kraft. Breslau, den 8. September 1882. VI. 4050. Direction. (1730)

Belgisch-Südwestdeutscher Viehverkehr. Mit Giltigkeit vom 15. September cr. werden die Stationen Athus und Messancy der Belgischen Staatsbahn in den Belgisch-Südwestdeutschen Vieh-Tarif vom 15. November 1881 aufgenommen. Köln, den 8. September 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrhein.). (1731)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer Güter-Verkehr. Am 15. September dieses Jahres werden für die Beförderung von frischem Gemüse in Eilfracht in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg von Paris nach Köln und Aachen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft treten. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Eilgut-Expeditionen. Köln, den 8. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (linksrhein.). (1732)

Mit dem heutigen Tage wird Dt. Eylau Stadt, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, in den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einer- und der Directionsbezirke Köln links- und rechtsrheinisch, Elberfeld, Magdeburg, Hannover, Oldenburg und Braunschweig andererseits einbezogen. Es kommen die Entfernungen resp. Sätze der Station Dt. Eylau mit folgenden Zuschlägen in Anwendung:

a) für Eil- und Stückgut pro 100 kg 0,03 *M.*

b) für Wagenladungsgüter excl. der Sendungen ad c pro 100 kg 0,015 *M.*

c) für Kohlen jeder Art pro 100 kg 0,02 *M.*

Die in den Nachtrag II zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Directionsbezirken Bromberg-Elberfeld für Dt. Eylau Stadt aufgenommenen Entfernungen haben nur für die Berechnung der Deckenmiethen, der Lieferungszeiten, der Gebühr für Schutzwagen und der Versicherungsprämien Giltigkeit. Bromberg, den 7. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1733 J)

Am 10. d. Mts. ist der 31. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarife des Westdeutschen Verbandes ausgegeben, welcher einige Berichtigungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs für Petroleum enthält.

Der Nachtrag kann von den Verbandsstationen unentgeltlich bezogen werden. Hannover, den 7. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1734)

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. October d. J. treten die Frachtsätze für Friedrichshafen im Ausnahmetarif No. 6 vom 1. October 1881 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Saargruben nach Stationen der Grosshl. Badischen Staatseisenbahnen via Saargemünd ausser Kraft.

Kohlensendungen nach Friedrichshafen können von diesem Zeitpunkte ab nur noch nach den bezüglichen Sätzen des Saarkohlentarifs No. 7 über Gemersheim-Bretten bezw. Maxau-Mühlacker abgefertigt werden. Karlsruhe, den 10. September 1882. Generaldirection. (1735)

Am 15. September d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte in Wagenladungen von je 10 000 kg pro Wagen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach denjenigen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn in Kraft. Druckexemplare dieses Tarifes sind auf den Verbandsstationen zu haben. Breslau, den 6. September 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1736)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Die am 1. Juni d. J. eingerichtete tägliche Verbindung zwischen Frederikshavn und Gothenburg hört mit dem 15. September d. J. wieder auf und erfolgt von diesem Tage ab die Ueberfahrt wieder, wie früher, von Frederikshavn jeden Montag-, Mittwoch- und Freitag-Mittag, von Gothenburg jeden Dienstag-, Donnerstag- und Sonnabend-Morgen. Altona, den 9. September 1882. Die Direction. (1737)

Am 15. September d. J. tritt für die Beförderung von Bleiglätte in Ladungen von 10 000 kg ab Pribram (Station der Raconitz-Protiviner Bahn) nach Brohl ein Ausnahmefrachtsatz von 3.53 *M.* pro 100 kg in Kraft. — Der Ausnahmefrachtsatz von 3.76 *M.* gültig vom 1. Januar 1880 wird hierdurch aufgehoben. — Köln, den 15. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.) (1738)

Saarkohlenverkehr nach Wetzlar. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 10. August cr., worin wir die Aufhebung der Frachtsätze für die Station Wetzlar im Lokalkohlentarife der Königl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. vom 1. Januar 1881 zum 1. October cr. publicirten, theilen wir ferner mit, dass der an Stelle der aufgehobenen Frachtsätze tretende Ausnahmetarif B im Heft 3 des Rheinischen Nachbargütertarifs vom 1. September 1881 keine Frachtsätze ab den Gruben Dudweiler und König enthält.

Es bleiben daher für diese Gruben die bisherigen directen Frachtsätze noch bis Ende October cr. bestehen.

Vom 1. November cr. ab hört die directe Expedition nach der Station Wetzlar ab den Gruben Dudweiler und König auf und werden etwaige Transporte von den genannten Gruben nicht allein nach Wetzlar, sondern auch nach anderen Stationen, nach welchen directe Ausnahmefrachtsätze für Kohlen nicht bestehen und zwar ab Grube Dudweiler zunächst auf Station Dudweiler zum Anschluss-Frachtsatze von 0,80 *M.* pro Wagen und ab Grube König zunächst auf Station Neunkirchen zu einem solchen von 1,10 *M.* pro Wagen kartirt und von diesen Stationen zu den Sätzen der allgemeinen Gütertarife weitergesandt. Köln, den 9. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.) (1739)

Deutsch-Belgischer und Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Die im Verkehr auf den Deutschen Bahnen gültige Bestimmung über die Abfertigung von Wolle und Wollabfälle, wörtlich lautend:

„Wolle, gewaschene, unterliegt dem Sperrigkeitszuschlage nur dann nicht, wenn die Aufgabe in Ballen runder oder cylindrischer Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht, oder wenn sie in rechtwinkligen Ballen erfolgt, Wollabfälle werden bezüglich der Sperrigkeit dem Artikel „Wolle" gleichgeachtet",

wird mit Gültigkeit vom 15. September dieses Jahres auch in den Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen (Tarif vom 1. Januar 1880 bezw. 15. September 1880) und den Deutsch-Belgischen Güterverkehr (Tarif vom 1. Januar 1881) zur Einführung gebracht. Köln, den 8. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1740)

Soweit im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** directe Sätze für den Verkehr zwischen Dt. Eylau, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und westlichen Verbandsstationen andererseits bestehen, gelten dieselben fortan unter Hinzurechnung der fixen Gebühren

von 0,03 *M.* pro 100 kg Eil- und Stückgut,
„ 0,015 „ pro 100 kg Wagenladungsgüter (excl. Kohlensendungen jeder Art, für welche 0,02 *M.* pro 100 kg hinzuzurechnen)

auch für den Verkehr mit Dt. Eylau Stadt, Station der Marienburg-Mlawkaer Bahn. Bromberg, den 7. September 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1741 J)

2. Eröffnungen etc.

Am 15. August 1882 wurde die Strecke vom Bahnhof Aachen bis Cölnsteinweg der Aachen-Jülicher Eisenbahn eröffnet.

3. Verkehrs-Störungen.

Die Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg giebt unter Berufung auf § 14 al. 4 des Vereins-Wagen-Regulativs sämmtlichen Vereins-Verwaltungen bekannt, dass zufolge einer ihr gewordenen Mittheilung der Französischen Ostbahn vom 29. August cr. auf der Station Marseille der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eine Arbeitseinstellung der Kärrner (charretiers) stattgefunden hat, wodurch die mit Gut für die genannte Station eintreffenden Wagen, da deren Entladung behindert ist, erhebliche Verzögerungen erleiden müssen. Weitere Mittheilung bezüglich der Dauer bezw. Beendigung der Arbeitseinstellung bleibt vorbehalten. Strassburg, den 6. September 1882. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Erzherzog Albrecht-Bahn. Die in Folge Hochwasser seit 19. August cr. auf der

Linie Stryj-Stanislau entstandene Verkehrsstörung ist behoben und findet nunmehr mit dem 12. September cr. die Aufnahme des gesammten Verkehrs auf der ganzen Linie statt. Lemberg, am 11. September 1882. Der Betriebsleiter.

5. Personenverkehr.

Im Externverkehr gelangen in östlicher Richtung für den Verkehr mit „Berlin Alexanderplatz" vom 10. d. M. ab besondere Billets zur Ausgabe, bei denen der fixe Zuschlag für die Stadtbahn auf die Hälfte ermässigt ist. Die Direction der Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (347)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zu unserem Local-Personentarif vom 1. Januar 1877 ist ein vom 15. d. M. ab gültiger Nachtrag VIII erschienen, durch welchen directe Tarifsätze für Personenzug-Billets zwischen Bahrenfeld und Elmshorn, Flensburg, Kiel, Neumünster, Pinneberg, Rendsburg, Tornesch zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen-Expeditionen. Altona, den 9. September 1882. Die Direction. (348)

6. Stations-Benennung.

Mit Einführung des neuen Winterfahrplans (vom 15. October d. Js.) wird der Name des zwischen den Stationen Lauenburg i. Pom. und Gr. Boschpol gelegenen Haltepunktes Lanz in „Goddentow" umgeändert. Bromberg, den 5. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (351 J)

7. Ausloosungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Ziehungs-Liste. Bei der am 1. September 1882 auf Grund des mit Hohem K. K. Handels-Ministerial-Erlasse vom 14. Jänner 1871, Z. 514/126, genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen IX. Verloosung der Prioritäts-Obligationen I. Emission wurden folgende 390 Nummern gezogen:

78 131 164 1104 1118 1939 2396 2436
3531 3612 5079 5180 5541 6062 6243 7830
7998 8494 9233 9522 10544 10981 11353
12081 13631 13755 13871 14309 14844 15506
16762 17128 18991 20978 21518 22323 22727
22803 22876 23637 24409 24926 25113 25618
25760 25888 27042 28032 28268 28495 28639
29926 29992 30858 32043 32089 32274 33234
33363 33527 34615 34684 34781 36074 36317
36638 37632 38697 39219 39519 39791 39929
41023 41996 42309 42375 42914 46055 46860
46868 47144 47168 48043 48568 48598 48852
49236 49649 49804 51506 52137 53355 53729
53769 54434 54663 54776 54931 55253 55349
55574 56130 56324 56820 56864 57323 57357
59364 59591 59617 60583 60676 61087 61771
61794 62025 62229 63829 64452 64746 65016
65068 65208 65994 66143 66493 66536 66560
66575 69027 70144 70343 71350 71606 71987
72792 73210 74254 74406 74553 74798 75579
76083 77108 78079 78851 79502 79659 80094
80734 81131 81235 81484 81601 81738 82387
83918 84321 85886 86077 86864 87699 87757
88385 88662 88927 89231 89686 89905 90034
90519 91269 91863 92002 92723 94802 95290
95368 96179 96282 96541 96762 96808 98200
101116 101404 102826 103246 103283 103412
103886 104486 104506 105110 105121 105792
105981 106379 107254 107463 107886 108172
109881 110088 110461 111006 111067 111418
111671 112133 112394 112490 113000 113275
114875 114888 115455 116536 116701 117103
117255 117500 117961 118058 118112 118702
119675 120945 121806 123467 123562 123751
123762 124145 124314 124855 124991 125006
125604 127231 127605 127713 128871 129673
130547 130866 131546 132047 132156 132728
133008 135650 136636 136773 137263 137400
139283 139759 139936 141293 141394 141941
142401 142683 143683 143759 144329 145660
146896 146939 147110 147321 150902 151541
151828 152808 152884 153173 155494 155556
158350 159435 159720 162929 163330 163356
164608 165003 165011 165722 166195 167818
167844 168877 169933 170048 170214 170255
171602 171709 172088 172915 173166 173864
174380 174467 174914 174980 175298 175506
176069 176944 177237 177352 177408 177590
179062 179654 180597 181359 182851 183385
183918 185080 185663 186298 187294 187329
187912 188198 188979 191454 192093 193143
193556 193745 194236 195210 195594 196239
196891 197147 197851 197914 198296 199049
200450 200784 201137 201950 201970 202778
202817 203283 203399 204269 204371 204637
205407 206119 206204 206372 206686 206752
206956 207232 207285 207713 207751 207935
208971 209481 210554 211710 212684 213631
213739 214109 214268 216438 216963 217793
218158 219133 219584 219849 220399 220440
220639 220739.

Vom 1. März 1883 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effectivem Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Course, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, — nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direction der Disconto-Gesellschaft.
„ Dresden: die Dresdner Bank.
„ Frankfurt a. M.: Die Deutsche Effecten- und Wechselbank, die Deutsche Vereinsbank, die Filiale der Bank für Handel und Industrie, der Frankfurter Bankverein und die Herren M. A. von Rothschild und Söhne.
„ Hamburg: die Herren L. Behrens und Söhne.
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Creditanstalt und die Leipziger Disconto-Gesellschaft.
„ München: die Bayerische Vereinsbank, Herr Josef von Hirsch und die Herren Guggenheimer & Cie.
„ Stuttgart: die Württembergische Bankanstalt (vormals Pflaum & Cie.) und die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogener Obligationen hört mit Ende Februar 1883 auf, und wird daher der Werth der, von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. März 1883 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben, von der

Ziehung 1874 No. 57990 83141 196421.

Ziehung 1875 No. 26605 33059 40076 53756 58673 59688 60028 80161 126371 130216 136960 142019 181825.

Ziehung 1876 No. 6256 9008 20873 21816 32463 45383 50331 66081 66598 71915 74328 91853 99411 101030 103522 104111 130210 163587 205941 210625.

Ziehung 1877 No. 11463 17173 23483 26370 34882 36863 40169 43723 49442 50591 52049 52989 66602 75602 99283 100126 131357 148136 161885 162510 177742 179802 186701 205042 209336 213098 217022

Ziehung 1878 No. 2123 4457 7990 17518 29574 31996 45459 49555 81378 93297 101394 107668 108714 129323 163629 166783 172890 181993 192145 208090.

Ziehung 1879 No. 6808 7039 12122 36052 40078 41010 56168 68485 74485 97991 102437 111545 115512 119109 119120 132090 132154 132226 145283 147074 151151 162899 166956 168814 172513 173186 178272 185841 207490 216618.

Ziehung 1880 No. 4119 5673 8223 11117 33491 45438 49168 53448 58400 61385 61865 67547 78266 79015 81045 89387 99726 102067 108182 108190 115099 115204 115938 121998 123445 129131 135707 143140 154205 155208 157563 160005 161541 166837 172556 174344 177795 178036 179769 187911 192220 202829 204167 206806 207025 262952 219744.

Ziehung 1881 No. 1353 8228 10781 11456 12460 13581 17962 20210 23007 27930 29049 34390 40168 43013 44013 50539 51653 52946 53330 58487 59194 59350 66617 67599 73916 76448 79625 79748 80168 81205 90125 90729 93218 95759 96353 97135 97984 99616 112732 117856 121334 125487 128914 130663 132888 133027 135180 137255 137723 137779 138672 139253 139950 143963 145287 146493 148113 148126 152185 154995 156593 165582 170358 170891 171324 173895 181088 181995 182247 184696 196565 200325 201673 203577 208101 209071 209194 214543 217770 220493.

Wien, den 1. September 1882. Vom Verwaltungsrathe. (346)

8. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft. Nachdem der Vertrag vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36) durch das Gesetz vom 28. März d. J. (G.-S. S. 21 ff.) die landesherrliche Genehmigung erhalten hat, fordern wir in theilweiser Ausführung des § 9 des erwähnten Vertrages im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. C. der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft auf, diese Actien vom 1. Juli d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptkasse oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Berlin (Leipzigerplatz No. 17) einzureichen.

Es werden für je acht Actien Lit. C. à 300 ℳ vierprocentige Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 2 700 ℳ unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 ℳ 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 ℳ ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Apoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsregierung ist ferner auf Grund der Bestimmungen im Absatz 2 des § 3 des Gesetzes vom 28. März d. J. bis auf Weiteres bereit, auch eine nicht durch 8 theilbare Anzahl von Actien zu convertiren, und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke der vorbezeichneten vertragsmässigen Verhältnisszahl nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschuss-Betrages durch Baarzahlung bewirkt wird, wobei stets der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuldverschreibungen gewährt, dagegen der Rest nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Staatsanleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Ausserdem wird der in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbare Nominalbetrag, welcher nach Massgabe der obigen Bestimmungen in baar umzurechnen ist, vom 1. Januar 1882 ab mit 4 Procent verzinst.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind die Talons der Actien Lit. C. mit einzuliefern.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. Juli 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interims-Quittung ausgehändigt werden.

Zur Herbeiführung einer thunlichst raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses umfangreichen Geschäfts, sowie insbesondere auch im Interesse der Inhaber der Stammactien Lit. C. empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien sind nebst den dazu gehörigen Talons ebenso wie etwaige darauf bezügliche Briefe direct an unsere Hauptkasse hierselbst oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin — nicht aber unter unserer Adresse — einzusenden.

2. Jede einzelne Sendung ist mit dem vorgeschriebenen Nummernverzeichniss in duplo, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Berlin und Erfurt, als auch von den Billet-Expeditionen grösserer Stationen der Thüringischen Eisenbahnen auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt werden, zu versehen. Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In dem einen der beiden Nummernverzeichnisse ist die Empfangsquittung auf der dritten Seite ordnungsmässig zu vollziehen, sowie die Werthdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Falls beabsichtigt wird, einen grösseren Posten von Actien zum Umtausch sowie zur Entgegennahme des baaren Aufgeldes in Erfurt persönlich zu präsentiren, so ist zuvor der Tag und die Stunde für ein solches Geschäft brieflich oder mündlich mit der Hauptkasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (230)

9. Submissionen.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn. Die Ausführung der Erdarbeiten für die Neubaustrecke Rosenberg-Lublinitz soll in 4 Loose getheilt in öffentlicher Submission vergeben werden.

Loos V enthält 189 000 cbm, Loos VI 109 000 cbm, Loos VII 100 000 cbm und Loos VIII 133 000 cbm Erdbewegung. Die Pläne, Erdberechnungen und Massendispositionen liegen in unserem technischen Bureau, Berlinerstrasse 76 hier, zur Einsicht aus. — Bedingungen nebst Offertenformularen sind ebendaselbst zu erhalten, werden jedoch nur an solche Unternehmer abgegeben, deren Qualification bekannt ist, oder genügend nachgewiesen wird.

Offerten sind bis Donnerstag, den 28. September 1882, Vormittag 11 Uhr bei uns einzureichen. Breslau, den 11. September 1882. Direction. (350)

Privat-Anzeigen.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Juli 1882.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Juli 1882	Im Monat Juli 1882 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat Juli 1882: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1881: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 30. Juli 1882: im Ganzen	pro Kilom.	1881: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
emeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
ste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	19 523	21 717	19 362	52 734	72 096	270	60 214	226	+ 19·5	482 723	1 808	372 871	1 397	+ 29·4
ıschau-Oderberger Eisenb.	427	72 002	114 210	60 528	296 994	357 522	837	353 477	828	+ 1·1	2 261 488	5 296	2 177 379	5 099	+ 3·9
sterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 051	482 935	445 332	753 378	2 133 141	2 886 519	1 407	2 756 310	1 371	+ 2·6	18 851 094	9 214	18 579 556	9 239	— 0·3
dbahn-Gesellschaft	2 190	979 571	445 332	1 063 112	2 079 141	3 142 263	1 435	3 010 541	1 375	+ 2·9	20 872 611	9 531	20 078 841	9 168	+ 4·0
ıgarische Westbahn . . .	373	52 300	24 485	53 571	69 557	123 128	330	125 295	336	— 1·8	801 159	2 148	830 685	2 227	— 3·5
Summe . .	5 308	1 606 331	1 061 555	1 949 951	4 631 567	6 581 518	1 240	6 305 837	1 197	+ 3·6	43 269 075	8 159	42 039 332	7 980	+ 2·3
sterreichische Eisenbahnen.															
I. K. K. Staatsbahnen.															
Im Staatsbetriebe:															
Braunau-Strasswalchen. B.	37	6 809	2 374	2 506	3 099	5 605	151	6 203	168	— 10·1	40 971	1 107	33 549	907	+ 22·1
Dalmatiner Bahn	105	1 278	1 740	1 450	3 190	4 640	44	6 010	57	— 29·5	40 105	382	36 596	349	+ 9·4
Donau-Ufer Bahn (Nussdorf-Stadlauer Donaubrücke) .	8	. .	29 665	. .	7 984	7 984	998	8 770	1 096	— 8·9	55 434	6 929	57 613	7 202	— 3·8
Niederösterr. Staatsbahnen	154	46 946	20 234	18 243	32 672	50 915	331	51 773	336	— 1·5	287 581	1 867	276 105	1 793	+ 4·1
Tarvis-Pontafel	25	4 666	7 808	3 578	8 206	11 784	471	13 405	536	— 12·1	79 075	3 163	61 779	2 471	+ 28·0
Im Privatbetriebe:															
Dniester Bahn	112	23 738	6 947	11 330	30 059	41 389	370	38 346	342	+ 8·2	259 706	2 319	222 969	1 991	+ 16·5
Erbersdorf-Würbenthal . .	21	2 644	2 849	1 130	2 370	3 500	167	2 926	139	+ 20·1	21 828	1 039	17 111	815	+ 27·5
Istrianer Bahn	143	3 894	2 321	5 242	8 314	13 556	95	14 795	103	— 7·7	97 947	685	87 315	610	+ 12·3
Kriegsdorf-Römerstadt . .	14	1 542	3 713	402	2 021	2 423	173	1 849	132	+ 31·0	14 471	1 034	12 318	880	+ 17·5
Mürzzuschlag-Neuberg . .	11	5 098	5 972	1 465	2 833	4 298	391	3 562	324	+ 20·6	23 891	2 172	21 455	1 951	+ 11·3
Rakonitz-Protivin	144	18 857	18 734	12 664	24 105	36 769	225	32 304	224	+ 13·8	243 645	1 691	230 489	1 601	+ 5·6
Tarnow-Leluchow (Orló) .	151	15 079	5 597	21 026	17 077	38 103	252	39 643	262	— 3·8	188 711	1 250	175 248	1 161	+ 7·7
Unterdrauburg-Wolfsberg .	38	3 973	3 121	2 140	3 162	5 266	138	4 936	130	+ 6·1	30 818	811	26 909	708	+ 14·5
I. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
a) Auf Rechnung des Staates.															
iserin Elisabeth-Bahn (incl. K.K.Donau-Ufer-Bahnstrecke Stadlauer Brücke-K.-Ebersdorf)	944	540 771	162 833	538 369	749 815	1 288 184	1 365	1 153 074	1 221	+ 11·8	7 355 493	7 792	6 819 039	7 224	+ 7·9
b) Auf Rechnung der igenthumsgesellschaft.															
zherzog Albrecht-Bahn . .	181	20 160	11 156	19 221	43 497	62 718	346	53 680	296	+ 16·9	329 811	1 822	308 025	1 702	+ 7·6
onprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	154 057	129 259	136 481	298 770	435 251	536	446 456	550	— 2 5	2 891 661	3 561	2 657 499	3 273	+ 8·8
rarlberger Bahn	96	43 059	18 024	19 340	26 725	46 065	480	42 280	440	+ 9·1	275 639	2 871	259 458	2 703	+ 6·2
I. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
ssig-Teplitzer Eisenbahn .	97	86 912	263 304	40 098	211 792	251 890	2 596	255 697	2 636	— 1·5	1 741 334	17 952	1 831 856	18 885	— 4·9
hmische Commercialbahnen	117	13 411	11 324	5 164	14 930	20 094	172	. .	. .	. .	126 047	1 327	. .	. .	. .
hmische Nordbahn	180	72 303	63 228	35 821	112 339	148 160	823	141 065	784	+ 5·0	945 392	5 252	890 553	4 948	+ 6·1
hmische Westbahn	201	71 490	90 995	76 082	202 238	281 320	1 400	279 907	1 392	+ 0·6	1 943 412	9 669	1 995 486	9 927	— 2·6
zen-Meraner Bahn	32	13 058	2 824	8 253	4 099	12 352	386	. .	. .	. .	100 205	3 131	. .	. .	. .
schtěhrader Eisenbahn . .	397	94 660	203 630	144 813	301 310	446 123	1 124	413 775	1 042	+ 7·3	2 798 435	7 049	2 644 466	6 712	+ 5·0
x-Bodenbacher Eisenbahn .	89	38 605	102 522	11 700	131 800	143 500	1 612	140 415	1 577	+ 2·2	1 062 620	11 939	925 899	10 403	+ 14·7
ogen. Localbahn-Gesellsch.	5	1 857	7 785	568	2 758	3 326	665	3 073	615	+ 8·1	23 435	4 687	18 994	3 799	+ 23·4
izische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	93 296	87 296	158 459	571 104	729 563	2 073	666 232	1 893	+ 9·5	4 604 193	13 080	4 325 058	12 287	+ 6·5
neues Netz	241			52 132	160 312	212 444	881	154 228	640	+ 37·6	1 309 816	5 435	932 718	3 870	+ 40·4
az-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	29 907	51 709	13 301	98 745	112 046	1 232	103 523	1 138	+ 5·1	743 774	8 173	691 209	7 596	+ 7.6
ser Franz Josef-Bahn . .	712	185 165	117 345	398 452	491 640	890 092	1 250	912 309	1 281	— 2·4	5 160 036	7 247	4 916 954	6 906	+ 4·9
ser Ferdinands-Nordbahn	697	228 748	435 852	369 622	1 804 437	2 174 059	3 119	2 108 933	3 026	+ 3·1	15 336 696	22 004	14 408 494	20 672	+ 6·4
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	46 669	43 029	30 802	72 288	103 090	731	101 345	719	+ 1·7	789 293	5 598	796 100	5 646	— 0·9
schitz-Schönhofer Localb. .	4	112	1 520	24	831	855	214	. .	. .	. .	8 428	2 107	. .	. .	. .
msierer Eisenbahn . . .	23	6 230	4 179	1 794	3 511	5 305	231	3 069	512	— 54·8	44 743	1 945	29 963	4 994	— 61·1
mstbalbahn	35	10 762	1 670	6 359	2 281	8 640	247	7 394	211	+ 17·0	46 144	1 318	23 250	1 550	— 15·0
nb.-Czern.-syB.(Oe.L.) Lemb.-Czern. .	267	35 108	24 859	60 418	126 905	187 323	702	250 798	939	— 25·3	1 218 802	4 565	1 545 814	5 790	— 21·3
Czern.-Sucz. .	90	10 064	13 196	16 121	30 138	46 259	514	70 306	781	— 34·2	292 693	3 252	381 216	4 236	— 23·2
ben-Vordernberger Bahn .	15	6 313	20 409	2 127	15 089	17 216	1 148	14 668	978	+ 17·3	117 707	7 847	98 452	6 563	+ 19·6
rische Grenzbahn	109	17 883	12 834	9 137	23 320	32 457	298	31 762	291	+ 2·4	221 801	2 035	220 789	2 026	+ 0·4
risch-Schlesische Centralb.	152	26 983	22 419	21 098	51 916	73 014	480	72 962	480	0	450 357	2 963	425 661	2 800	+ 5·8
titscheiner Localbahn . .	8	4 201	3 142	1 125	2 761	3 886	486	3 742	468	+ 3·8	24 728	3 091	24 503	3 063	+ 0·9
terr. Local-Eisenbahn-Ges.	67	7 478	14 002	2 425	14 769	17 194	257	2 104	175	+ 46·8	128 755	1 922	27 891	2 324	— 17·3
terreich. rdwestb. Garant. Strecke .	623	157 342	137 262	192 994	432 607	625 601	1 004	641 747	1 030	— 2·4	4 221 777	6 776	4 062 506	6 521	+ 3·9
Ergänzungsnetz .	305	69 760	135 923	66 484	294 299	360 783	1 182	319 683	1 048	+ 12·7	2 490 442	8 165	2 421 579	7 940	+ 2·8
rau-Friedländer Eisenbahn	33	10 782	11 937	4 667	23 613	28 280	857	25 558	774	+ 10·7	187 920	5 694	176 405	5 346	+ 6·5
en-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	16 620	32 471	16 380	65 871	82 251	531	79 915	515	+ 3·1	624 906	4 032	643 738	4 153	— 2·9
Pilsen-Eisenstein	97	12 925	20 045	10 527	24 090	34 617	357	40 983	423	— 15·6	319 366	3 292	288 075	2 970	+ 10·8

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Juli 1882 (Kilom.)	Im Monat Juli 1882 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monat Juli 1882: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1881: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 30. Juli 1882: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1881: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differ. pro Kilom. in Procent
Prag-Duxer Eisenbahn	159	14 535	45 043	13 569	83 328	96 897	609	88 929	574	+ 6·1	709 618	4 549	654 354	4 222	+ 7
Stauding-Stramberger Localb.	18	3 300	6 800	940	8 121	9 061	503	. .	. .	. .	50 786	2 821	. .	. .	.
Südnordd. Verbindungsbahn	283	78 396	80 316	53 323	164 197	217 520	769	241 472	853	— 9·9	1 471 519	5 200	1 542 119	5 449	— 4
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	42 713	48 259	38 182	77 150	115 332	961	113 200	943	+ 1·9	750 883	6 257	783 935	6 533	— 4
Vöcklabruck-Kammer Bahn	9	3 385	394	1 580	749	2 329	259	. .	. .	. .	4 795	1 199	. .	. .	.
Wien-Aspanger Bahn	80	33 916	6 002	23 486	10 050	33 536	419	. .	. .	. .	159 802	1 998	. .	. .	.
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	17 600	51 519	10 605	64 175	74 780	1 200	81 922	1 205	— 0·4	473 076	6 957	525 423	7 727	— 10
Summe	9 068	2 456 060	2 607 391	2 693 183	6 966 462	9 659 645	1 065	9 290 728	1 064	+ 0·1	62 940 523	6 964	59 576 937	6 838	+ 1
Ungarische Eisenbahnen.															
I. Kgl. Ungar. Staatsbahnen.	2 758	310 600	329 700	354 000	1 210 200	1 564 200	567	1 495 551	568	— 0·2	10 139 565	3 742	9 336 537	3 558	+ 5
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	9 000	8 000	7 700	18 000	25 700	451	21 509	377	+ 19·6	149 957	2 631	152 184	2 670	— 1
Báttaszek-Dombovár-Zákány (Donau-Drau) Bahn	166	10 200	9 000	6 100	24 400	30 500	184	24 734	149	+ 23·5	216 225	1 303	194 589	1 172	+ 11
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Alföld-Fiumaner Bahn	392	91 509	41 187	69 242	125 237	194 479	496	174 636	466	+ 11·2	1 205 117	3 074	1 076 654	2 747	+ 11
Arad-Körösthal-Bahn	90	6 670	13 636	4 855	17 951	22 806	253	13 791	222	+ 14·0	124 459	1 383	92 191	1 487	— 7
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	24 737	20 581	21 765	71 426	93 191	322	99 998	345	— 6·8	621 317	2 142	604 758	2 085	+ 2
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	18 036	17 675	9 734	36 566	46 300	682	56 117	825	— 17·3	338 606	4 974	353 431	5 198	— 4
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	12 255	38 964	7 460	77 022	84 482	1 236	127 688	1 878	— 34·2	621 619	9 101	686 421	10 094	— 9
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	17 096	19 036	9 386	36 669	46 055	390	47 874	406	— 3·9	250 838	2 125	280 585	2 378	— 10
Szamosthaler Eisenbahn	45	4 475	10 894	3 431	5 616	9 047	201	. .	. .	. .	51 220	1 138	. .	. .	.
Ungarische Nordostbahn	580	55 996	55 302	58 790	217 098	275 888	475	218 879	377	+ 25·9	1 553 345	2 678	1 371 440	2 365	+ 13
Summe	4 632	560 544	563 975	552 463	1 840 185	2 392 648	516	2 280 777	514	+ 0·4	15 272 268	3 332	14 148 790	3 197	+ 4
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 308	1 606 331	1 061 555	1 949 951	4 631 567	6 581 518	1 240	6 305 837	1 197	+ 3·6	43 269 075	8 159	42 039 332	7 980	+ 2
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	9 068	2 456 060	2 607 391	2 693 183	6 966 462	9 659 645	1 065	9 290 728	1 064	+ 0·1	62 940 523	6 964	59 576 937	6 838	+ 1
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 632	560 544	563 975	552 463	1 840 185	2 392 648	516	2 280 777	514	+ 0·4	15 272 268	3 332	14 148 790	3 197	+ 4
Hauptsumme	19 008	4 622 935	4 232 921	5 195 597	13 438 214	18 633 811	980	17 877 342	970	+ 1·0	121481866	6 419	115765059	6 290	+ 2

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.

No. 72. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. September 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich vom 23. September cr. ab: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Die Bureauzeit der Eisenbahn-Beamten in den Provinzialstädten.

Für die Beamten der Eisenbahn-Verwaltungs-Bureaus in den Provinzialstädten besteht im Allgemeinen eine durch die Mittagsstunden in zwei Abschnitte getrennte achtstündige Bureauzeit, in der Regel von 8 bis 12 Uhr Morgens und von 3 bis 7 Uhr Nachmittags. Die Mehrzahl der betreffenden Beamten ist nun geneigt, im Gegensatz hierzu die in den grössern Städten eingeführte ungetheilte Bureauzeit, das sogenannte Durcharbeiten, für die beste und deshalb anzustrebende Diensteintheilung anzusehen. Man wünscht dabei gleichzeitig eine Verkürzung der Arbeitszeit auf sieben Stunden, etwa von 8 Uhr Vor- bis 3 Uhr Nachmittags, da ein längerer Dienst einerseits zu anstrengend sein und andererseits die erhofften Vortheile zu sehr schmälern würde.

Zweifelsohne hat das Durcharbeiten bestechende Vorzüge. Der Beamte wird der Tagespflicht in einer Tour ledig und bekommt eine zusammenhängende dienstfreie Zeit von längerer Dauer, die er besser im Interesse seiner Familie oder zu Erholungszwecken verwerthen kann, als eine in zwei Hälften getheilte dienstfreie Zeit. Das augenanstrengende und die Bureauräume überhitzende vielgehasste Arbeiten bei Lampenlicht fällt fort. Die Verwaltungen gewinnen die beste Tageszeit zu ihren dienstlichen Zwecken und sparen im Winter Feuer und Licht.

Leider ist da, wo viel Licht ist, auch viel Schatten. Es wäre sonst unerklärlich, weshalb die anscheinend beste aller Bureauzeiten nicht schon längst überall eingeführt wurde.

Zunächst unterliegt es schon erheblichen Bedenken, sich von den ortsüblichen Gewohnheiten und Einrichtungen ohne zwingende Veranlassung loszulösen. Man geräth sofort in Widerspruch mit der eigenen Familie und in Unzuträglichkeiten aller Art, wenn schulpflichtige oder anderweit beschäftigte Kinder vorhanden sind. Ist der Mann auch geneigt, diesen Uebelstand gering zu achten, die Familie, auf welche er Rücksicht nehmen muss, wird mehr oder weniger darunter leiden.

Wie die socialen Verhältnisse einmal liegen und practische Versuche dargethan haben, ist es sehr unwahrscheinlich, dass das Durcharbeiten und die dadurch bedingte Verlegung des Mittagsessens in andern namentlich geschäftlichen Kreisen der Provinzialstädte in absehbarer Zeit allgemeinen Anklang und entsprechende Nachachtung finden werde. Noch schwieriger erscheint die Durchführung für die Schulen, da hier eine längere Mittagspause im gesundheitlichen Interesse der Kinder liegt und die Nachmittagsstunden bis 4 bezw. 5 Uhr im Schulinteresse unentbehrlich sind.

Ein Hinweis auf die Hauptstädte ist kaum angebracht. Hier liegen sociale Verhältnisse vor, z. B. die Wohnungsfrage, die nicht nur die Eisenbahn-Verwaltungen, sondern auch andere Behörden und viele Geschäfte zwingen, aus der Noth eine Tugend zu machen und das Durcharbeiten als das kleinere Uebel zu wählen. Die Lebens- und Verkehrsverhältnisse der grossen Städte sind ausserdem von denen der kleineren und mittleren Städte wesentlich verschieden und in ihrem grossartigen Zuschnitt schon mehr und allgemeiner auf das Durcharbeiten eingerichtet.

Ferner unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass der lange Aufenthalt in stark besetzten und bei schlechter und kalter Witterung ungenügend gelüfteten Bureauräumen für den Beamten selbst nicht gerade gesund ist, abgesehen davon, dass die geistige Energie gegen den Schluss der Arbeitszeit nachlassen muss und hierdurch die Leistungsfähigkeit verringert wird.

Die dienstlichen Verhältnisse bei den Eisenbahnen, welche ebenfalls Berücksichtigung erheischen, liegen ferner keineswegs so, dass es für dieselben vollständig gleich ist, wie die Bureaustunden fallen. Diese Verhältnisse sprechen im Gegentheil mehr für den Dienst bis zum Abend. Die Wagendisposition, die Fahrdienstcontrole und alle den äussern Dienst betreffenden Angelegenheiten erfordern den ganzen Tag. Es ist daher eine starke Besetzung vieler Bureaus bis zum Abend nothwendig, und in jedem Falle ein grosser Theil der Beamten regelmässig oder alternirend an die längere Dienstzeit gebunden. Häufiger Wechsel der Dienststunden und die dadurch verursachte Unregelmässigkeit in der Lebensweise werden aber Niemandem besonders wünschenswerth oder angenehm erscheinen.

Wenn hiernach das Durcharbeiten auch seine Schattenseiten hat, so wird man sich da, wo dasselbe bisher vergeblich angestrebt wurde, um so leichter in das Unvermeidliche finden können, als man von der durch dasselbe wahrscheinlich eintretenden Vertheuerung der Lebensweise ebenfalls befreit bleibt. Welche andere Diensteintheilung entspricht nun aber am besten gleichzeitig den dienstlichen Anforderungen und den persönlichen Wünschen der Beamten? Wir stehen nicht an, diejenige Arbeitszeit als die relativ beste zu bezeichnen, welche neben einer auskömmlichen Mittagspause den Bureauschluss um 6 Uhr Nachmittags gestattet. Gegenüber der meist üblichen Dienstzeit bis 7 Uhr Nachmittags wird dadurch für die Beamten ausserordentlich viel gewonnen. Das dienstliche Interesse leidet kaum darunter, und bedarf es nach 6 Uhr nur noch weniger Beamten zur längeren Besetzung einzelner Bureaus.

Die Zeit nach 6 Uhr gestattet für einen grossen Theil des Jahres eine tüchtige Erholung im Freien und im Uebrigen eine viel bessere Ausnutzung des Abends zu sonstigen Zwecken, als dies bei der Arbeitszeit bis 7 Uhr der Fall ist. Das Arbeiten bei Licht verliert durch die Abkürzung viel von seinen Schrecken.

Für andere Beamtenkörper und namentlich auch für den kaufmännischen Stand ist ein Anschluss an diese von dem gewohnten Usus weniger abweichende Arbeitszeit leichter möglich, und dadurch mit der Zeit auch eine wohlthätige Einwirkung auf den Arbeitsschluss in den Werkstätten und Fabriken zu erhoffen.

Wenn die achtstündige Arbeitszeit als Minimum festgehalten werden muss, so kann dieselbe auf die Stunden von 8 bis 12 und 2 bis 6 oder von 8 bis 12½ und 2½ bis 6 oder von 8 bis 1 und 3 bis 6 Uhr gelegt werden. Die letztere Eintheilung wird den dienstlichen Interessen bezw. den Arbeitsgewohnheiten der Vorgesetzten mehr entsprechen, während die erstgenannten Stunden für die Beamten günstiger liegen. Da beim Durcharbeiten die 7stündige Arbeitszeit für ausreichend erachtet wird, so empfiehlt sich vielleicht als Compromiss eine solche von 7½ Stunden und

zwar von 8 bis 12½ und von 3 bis 6 Uhr. Es würde hierdurch eine frühere Beendigung des Mittagsmahles ohne Ueberhastung für die schulpflichtigen Kinder ermöglicht und für die Kinder eine kürzere, für die Beamten selbst eine ausreichende Ruhezeit nach dem Essen gewonnen. Die Nothwendigkeit und Wichtigkeit der letzteren für die Verdauung und den Gesundheitszustand wird ja immer mehr anerkannt, und ist es kein Fehler, wenn die Beamten auch hierin mit gutem Beispiel vorangehen. W.

Wir theilen den vorstehenden Aufsatz mit, da die Regelung der Bureauzeit in den Provinzialstädten unter den gegenwärtigen Verhältnissen für viele Eisenbahnbeamte von Wichtigkeit sein möchte. Ob und inwieweit die Vorschläge des Herrn Einsenders, insbesondere was die Beschränkung der Bureauzeit anlangt, praktisch durchführbar sind, müssen wir dahin gestellt sein lassen. Vielleicht giebt der Aufsatz Veranlassung, dass auch von anderer Seite diese nicht unwichtige Frage an dieser Stelle erörtert wird. Die Redaction.

Einrichtung der Lehrwerkstätten im Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin.*)

Die grosse Zahl der im Betriebs- und Werkstättendienst der Eisenbahnen beschäftigten Handwerker und der aus denselben hervorgegangenen Beamten (Werkmeister, Wagenmeister, Locomotivführer und Heizer) hat die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung veranlasst, die Ausbildung von tüchtigen Handwerkern durch Einrichtung von Lehrlingswerkstätten zu fördern.

Die geistige und moralische Erziehung von Handwerkslehrlingen zu fördern und mit der practischen Ausbildung derselben in Einklang zu bringen, wird als eine Aufgabe der Staatseisenbahn-Verwaltung betrachtet, welche aus allgemeinen Rücksichten und nicht lediglich durch den Nutzen der einzelnen Eisenbahnwerkstätten geboten ist.

Nachdem die beabsichtigte Einrichtung von Lehrlingswerkstätten den betheiligten Kreisen bekannt gegeben worden, erfolgte im October 1878 die Einstellung der ersten Schlosserlehrlinge in die diesseitigen Hauptwerkstätten. Die Lehrlinge arbeiteten zunächst unter der Leitung bewährter Schlosser in den verschiedenen Werkstattsabtheilungen, bis nach Fertigstellung besonderer, von den grossen Werkstattsräumen abgegrenzter Lehrwerkstätten ihre Vereinigung in den Letzteren erfolgen konnte.

Derartige Lehrwerkstätten zur Ausbildung von Schlossern sind zunächst in den Hauptwerkstätten Berlin, Frankfurt, Breslau, Lauban und später auch in den Hauptwerkstätten Cottbus und Stargard eingerichtet worden. Die Eröffnung einer weiteren Lehrwerkstatt in der Hauptwerkstatt zu Halensee steht in kurzer Zeit bevor.

Bei der Einstellung der Lehrlinge werden die Söhne der unteren Eisenbahnbeamten und der dauernd beschäftigten Arbeiter vorzugsweise berücksichtigt.

Die Lehrlinge, mit deren Vater resp. Vormund ein schriftlicher Lehrvertrag abgeschlossen wird, dürfen bei der Aufnahme nicht unter 14 und in der Regel nicht über 16 Jahre alt sein. Dieselben müssen die Elementarschule vollständig absolvirt haben, confirmirt sein und ihren befriedigenden Gesundheitszustand durch ein ärztliches Attest ausweisen.

Die Lehrzeit dauert 4 Jahre.

Falls der Lehrling bereits in einem Lehrverhältniss gestanden hat, wird derselbe nur aufgenommen, wenn dieses Verhältniss in gütlicher und vorschriftsmässiger Form gelöst ist. Alsdann kann auch die 4jährige Lehrzeit angemessen verkürzt werden.

Während der beiden ersten Jahre werden die Lehrlinge in den besonderen Lehrwerkstätten beschäftigt, welche mit Inventarien und Werkzeugen so vollständig ausgerüstet sind, dass alle zur vollständigen Fertigstellung eines Arbeitsstückes nothwendigen Arbeiten, wie Schmieden, Drehen, Bohren etc. von den Lehrlingen selbstständig ausgeführt werden können.

Jede Lehrwerkstatt steht unter der Leitung eines tüchtigen Handwerksmeisters (Lehrmeisters), welcher die ihm überwiesenen Lehrlinge in allen Manipulationen des Handwerks zu unterweisen, die Thätigkeit derselben stetig zu überwachen, sie an Fleiss zu gewöhnen und zur Sparsamkeit in der Materialverwendung anzuhalten hat. Den Lehrmeistern in den Hauptwerkstätten Berlin und Frankfurt, welche eine grössere Anzahl von Lehrlingen beschäftigen, ist noch ein älterer, bewährter Geselle zur Aushülfe beigegeben.

Nach Ablauf der beiden ersten Lehrjahre, jedoch nicht vor zurückgelegtem 16. Lebensjahre, werden die Lehrlinge zur möglichst gründlichen Ausbildung in den gewählten Berufszweigen nach einander den verschiedenen Werkstattsabtheilungen überwiesen und zuverlässigen Arbeitern zugetheilt, welche dieselben mit den verschiedenen vorkommenden Arbeiten bekannt machen. Ferner werden die Lehrlinge nach und nach an den verschiedenartigen Werkzeugmaschinen beschäftigt. Ausserdem sind die Lehrlinge verpflichtet, an dem von der Werkstättenverwaltung eingerichteten oder vorgeschriebenen Schulunterricht (Fortbildungsschule) theilzunehmen. Der Schulunterricht wird unentgeltlich ertheilt und den practischen Fortschritten der Lehrlinge angepasst. Hierbei wird weniger auf Vielseitigkeit als auf Gründlichkeit der Kenntnisse hingewirkt.

Mit der practischen Ausbildung geht die Erklärung der Werkzeuge und der einfachen Arbeits- und Werkzeugmaschinen Hand in Hand. Es sollen die Lehrlinge dahin gebracht werden, Zeichnungen zu Maschinentheilen nicht nur zu verstehen und danach arbeiten zu können, sondern auch selbst einfache Gegenstände durch Zeichnung darzustellen. Die tägliche Beschäftigung der Lehrlinge in der Werkstatt dauert 10 Stunden, unter Ausschluss von Sonntags- und Nachtarbeit.

An denjenigen Tagen, an denen Schulunterricht stattfindet, kommen 2½ Stunden von der Arbeitszeit in Wegfall ohne Verkürzung des täglichen Lohnes.

Der Lohnsatz eines Lehrlinges steigt von 0,4 bis 1,4 ℳ pro Tag und richtet sich sowohl nach der Dauer der Lehrzeit, als nach der Leistung des Lehrlinges. Es werden von diesem Lohne 10 pCt. für einen Spargroschen abgezogen, welcher dem Lehrlinge nach beendigter Lehrzeit ausgezahlt wird, und 5 ₰ von 3 ℳ für die Krankencasse. Aus Letzterer wird dem Lehrlinge im Fall der Erkrankung ein Minimal-Krankengeld von 0,4 ℳ pro Tag gewährt.

Nach Beendigung der Lehrzeit und befriedigender Ausführung einer Probearbeit erhalten die Lehrlinge kostenfrei ein Zeugniss und werden, falls Führung und Leistungen während der Lehrzeit tadellos waren, wenn Vacanzen vorhanden sind, in der betreffenden Werkstatt als Gesellen weiter beschäftigt.

In der Hauptwerkstatt Berlin werden zur Zeit 40, in Frankfurt 29, in Breslau 15, in Stargard 7, in Lauban 5 und in Cottbus 3, also in Summa bei der diesseitigen Verwaltung 99 Schlosserlehrlinge ausgebildet. Ausserdem sind in Frankfurt noch ein Sattlerlehrling und zwei Knaben zur Erlernung der Lackirarbeiten eingestellt worden.

Die Annahme der Lehrlinge erfolgt in der Regel am 1. April resp. 1. October eines jeden Jahres und wird im Namen der Direction durch die Vorstände der betreffenden Hauptwerkstätten bewirkt.

*) Aus No. 29 des Verordnungsblattes des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin.

Vereins-Nachrichten.

Antrag auf Aufnahme eines Zusatzes zu Art. 27 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement. Die Oesterreichischen Verwaltungen sind anlässlich eines in letzter Zeit vorgekommenen Falles, dass der Absender eines Gutes dasselbe zum Nachtheile des Empfängers noch nachträglich mit einer Nachnahme belastet hat, obgleich er die Valuta desselben gegen Ausfolgung des Aufgabe-Recepisses bereits von dem Adressaten erhalten (siehe No. 62 S. 816 unserer Zeitung), von dem K. K. Oesterreichischen Handels-Ministerium zur Ergreifung der zur Verhütung ähnlicher Vorkommnisse geeigneten Massregeln aufgefordert worden.

Von der Annahme ausgehend, dass die zu ergreifenden vorbeugenden Massregeln nur dann von Wirksamkeit sein können, wenn dieselben von allen Vereins-Verwaltungen durchgeführt werden, haben die Oesterreichischen Vereins-Verwaltungen das Präsidium des Directoriums der Oesterreichischen Staatseisenbahn-gesellschaft beauftragt, bei der geschäftsführenden Direction die Ergänzung des Art. 27 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement durch Aufnahme nachstehenden Zusatzes in Anregung zu bringen:

„Keine Disposition des Aufgebers, mag dieselbe die Zurückgabe des Gutes, Ausfolgung desselben an einen andern Empfänger, Auflassung, Verminderung, Erhöhung oder nachträgliche Belastung mit einer Nachnahme zum Gegenstande haben, darf respectirt werden, wenn der Versender nicht den Duplicat-Frachtbrief oder den Aufnahmeschein producirt. Jede derartige Verfügung ist auf dem Duplicat-Frachtbriefe resp. auf dem Aufnahmeschein, eventl. auch auf dem Nachnahme-Legitimationsscheine Seitens des Beamten der Versandtstation anzumerken."

In Erledigung des ihr gewordenen Auftrages hat die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft den obigen Antrag eingebracht und hierbei motivirend das Folgende ausgeführt:

Nach § 59 alin. 1 des Vereins-Betriebs-Reglements habe die Eisenbahn-Verwaltung nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen andern als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten, als sie letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungs-Orte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender habe in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbrief-Duplicat (§ 50 No. 5) oder den Aufnahmeschein zurückzugeben.

Das Eisenbahn-Schiedsgericht in Wien hat anlässlich des Eingangs erwähnten Falles (cfr. auch No. 35 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 8. Mai cr.) zu Recht erkannt, dass die nachträgliche Anweisung des Aufgebers

sich nicht blos auf die Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen andern Empfänger, sondern auch auf die Einhebung, Erhöhung, Verringerung oder Auflassung einer Nachnahme erstrecken kann, weil diese Anweisung als eine bedingte Untersagung der Auslieferung des Gutes an den Adressaten anzusehen sei. Da nun nach § 59 des Vereins-Betriebs-Reglements die Bahnverwaltungen berechtigt, aber nicht verpflichtet sind, von dem Aufgeber eine Legitimation (Duplicatfrachtbrief oder Aufnahmeschein) behufs nachträglicher Anweisung zu fordern, so könnten für den Empfänger erhebliche Nachtheile in dem Falle erwachsen, wenn, wie es thatsächlich in dem erwähnten Streitfalle vorgekommen, der Aufgeber durch Empfang der Valuta und Uebergabe des Aufnahmescheins an den Adressaten sich jedes weiteren Dispositionsrechts über das Gut begeben hat.

Das K. K. Oesterreichische Handels-Ministerium beabsichtige wohl nicht eine Aenderung des Betriebs-Reglements, die nur unter Zustimmung mehrerer legislatorischen Factoren erfolgen könne, herbeizuführen. Dasselbe wünsche jedoch, dass die Verwaltungen in allen Fällen nachträglicher Disposition des Aufgebers auf die Producirung des Duplicatfrachtbriefes oder des Aufnahmescheines beharren.

Schliesslich bemerkt die Oesterreichische Staatsbahn noch, dass die Oesterreichischen Verwaltungen dem Wunsche des K. K. Herrn Handelsministers sofort entsprechen und ihre Stationen im Instructionswege mit Anweisung dahin versehen hätten, **keine** Disposition des Versenders ohne Präsentation des Aufgabe-Recepisses zu respectiren und die getroffene Disposition auf dem Recepisse vorzumerken.

Der Antrag ist der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der General-Versammlung überwiesen worden.

Bericht über den Gesundheitsstand des Personals und der Sanitätsdienst der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft im Jahre 1881.

Der Bericht umfasst sämmtliche Oesterreichische Linien der Gesellschaft, zu welchen noch die in ihrem Betriebe stehenden Bahnen Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt, die Leoben-Vordernberger Bahn und die Graz-Köflacher Eisenbahn, die K. K. Staatsbahnen Divacca-Pola, Unterdrauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag-Neuberg, sowie die Werkstätten Wien, Marburg, Innsbruck und das Walzwerk in Graz hinzukommen. Andererseits beschränkt sich der Bericht der Natur der Sache nach blos auf jenen Theil des Sanitätsdienstes, welcher den Gesundheitszustand des Personals, die Krankenpflege und die mit derselben verbundenen öconomischen Verhältnisse zum Vorwurfe hat.

In sanitärer Beziehung ist das Betriebsnetz der Südbahn-Gesellschaft in 3 Gruppen und jede derselben wieder nach Bedürfniss in Sanitätsbezirke von verschiedener Ausdehnung eingetheilt. Derzeit bestehen 97 solcher Bezirke von durchschnittlich 25,9 km Ausdehnung, in welchen zusammen 99 Aerzte den Dienst versehen. Für die erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen im Verkehr sind 39 stabile Rettungskästen in den grösseren Stationen vertheilt, ferner 112 portative, welche fortwährend mit den Zügen verkehren und mit den nothwendigen Behelfen ausgerüstet sind.

Die Zahl der Mitglieder des Kranken-Instituts betrug im Berichtsjahre 17 597 und einschliesslich ihrer Angehörigen (10 783 Frauen und 25 264 Kinder), welche gleichfalls in Erkrankungsfällen die ärztliche Behandlung geniessen, 53 644. Davon waren im Jahre 1881 in Summa 12 034 in ärztlicher Behandlung, während die Zahl der ambulatorisch Behandelten 18 256 betrug.

Auffallend verschieden war die Erkrankungsfrequenz in den einzelnen Liniengruppen, noch mehr aber in den Sanitätsbezirken, und betrug beispielsweise bei der Wien-Triester Linie 66,1, bei der Kärthen-Tiroler Linie 64,5 und bei den Ungarisch-Croatischen Linien 68,7 pCt., im Durchschnitt 66 pCt. und 0,58 Procent mehr als im Vorjahre. In den Sanitätsbezirken Dignans 173,7 Pinguente 164,5, Fiume 128,0, Ober-Drauburg 29,7, Lieboch 31,3, Brixlegg 32,2 pCt. Die Erkrankungsfrequenz bei den einzelnen Dienstkategorien ist, je nach der physischen Ausnützung des Personals, sehr verschieden und beim Fahrpersonal naturgemäss am grössten. Während sie sich bei den Bureaubeamten nur auf 16,3 pCt. belief, betrug sie bei den Conducteuren 119, bei den Maschinenführern 143,2, bei den Heizern 198,2 pCt. und unterliegt innerhalb dieser Kategorien wieder grösseren Schwankungen, je nachdem das Personal dem Personen- oder Lastenverkehre, von welchen beiden Kategorien letzterer der physisch anstrengendere ist, zugewiesen ist. Die mittlere Jahresleistung bestand für einen Führer oder Heizer bei Personenzügen in 117,1, bei Lastzügen in 164,2 und für einen Conducteur bei ersteren in 144,4, bei letzteren in 136,9 Arbeitstagen zu 24 Stunden gerechnet.

Von den im Jahre 1881 Behandelten wurden 11 179 oder 92,9 gegen 93,2 pCt. im Vorjahre geheilt, und 98 oder 0,81 pCt. gebessert entlassen, 125 oder 1,04 pCt. sind gestorben, 149 oder 1,24 pCt. wurden übersetzt und 483 oder 4,01 pCt. verblieben zu Ende des Jahres noch in Behandlung. Die Mortalität erhöht sich noch um 44, wenn man die Zahl der in Krankenhäusern und der eines plötzlichen Todes Verstorbenen berücksichtigt. Die Krankheitsformen, welche vorzüglich durch Local- und Dienstverhältnisse bedingt sind, waren: Wechselfieber in 702, Rheumatismus in 2 035, Krankheiten der Respirationsorgane in 1 902 und der Digestionsorgane in 2 835 Fällen. Verletzungen ereigneten sich im Ganzen 1 791, davon 32 im eigentlichen Bahndienste (Bahnunfälle), 1 685 im Dienste und 74 ausser Dienst. Die Bahnunfälle betrugen 1,22 pCt. aller Verletzungen und sind um 1,7 pCt. niedriger als im Vorjahre. Das Fahr- und Stationspersonal leistet naturgemäss das grösste Contingent zu den Unfällen, ersteres mit 1,16, letzteres mit 0,40 pCt. seines Personalstandes. Von sämmtlichen Bahnunfällen kommen 46,8 pCt. auf das Fahr- und 37,5 pCt. auf das Stationspersonal. — Die Verpflegungsdauer eines im Jahre 1881 Behandelten betrug durchschnittlich 10,8 Tage und der durch Krankheit bedingte Arbeitsverlust 2,2 gegen 2,8 Tage pro Mitglied und Jahr.

Die Einnahmen der Kranken- und Unterstützungs-Casse haben im Jahre 1881 im Ganzen 147 323 fl., die Ausgaben 136 613 Gulden, daher der Ueberschuss 10 710 fl. betragen. In der Einnahmensumme sind die Beiträge der Mitglieder mit 114 428 fl., die der Gesellschaft mit 23 010 fl. (Strafgelder, Zinsen und diverse Einnahmen) und in der Summe der Ausgaben das Honorar der Aerzte mit 44 089 fl., die sonstigen Kosten für die Krankenpflege mit 23 211 fl., die ordentlichen Unterstützungen mit 48 696 fl. und die ausserordentlichen Unterstützungen mit 20 570 fl. ausgewiesen. Der Durchschnittsbeitrag eines Mitgliedes betrug 6,50 fl., und es entfallen von den Ausgaben auf ein Mitglied 7,76 fl. und auf einen Behandelten im Durchschnitt für Krankenpflege 2,62 fl., für Unterstützungen 5,75 fl., zusammen 8,37 fl. Die durchschnittlichen Kosten eines Pflegetages betrugen 1,03 fl. pro Mitglied.

Die Bahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika in 1881.

Das Poor'sche „Jahrbuch der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten pro 1881", das werthvolle statistische Sammelwerk, ist nunmehr erschienen und geben wir zur Ergänzung der in No. 62 S. 817 bereits mitgetheilten Notizen noch nachfolgende Auszüge. Vorweg bemerken wir, dass die Angaben nur für etwa die Hälfte der Bahnen das Kalenderjahr 1881 betreffen, da das Geschäftsjahr der übrigen theils schon Ende Juni, theils schon Ende September abschliesst. Dies ist insofern von Wichtigkeit, als die mit Ende Juni abschliessenden Resultate noch nicht von dem Eisenbahnkriege beeinflusst sind und auf die Ende September endigenden Abschlüsse die ungünstige Ernte von 1881 noch nicht eingewirkt hat.

Die Bruttoeinnahme aller betriebenen Bahnen betrug (wie bereits mitgetheilt) ca. 725 Millionen Dollar, also 110 Millionen Dollar = 16 pCt. mehr als im Vorjahre. Die Zunahme war ziemlich gleichmässig im Personen- und im Frachtverkehr, und viel grösser als die Zunahme pro Meile, da die Bruttoeinnahmen pro Meile nur 5 842 D. für Güter und 1 835 D. für Personen, zusammen 7 677 D. erreichten, gegen 7 307 D. pro 1880, also mit einer Zunahme von nur 5 pCt. Vier Fünftel der bedeutenden Mehr-Bruttoeinnahme wurden aber absorbirt durch die um nicht weniger als 24½ pCt. gegen 1880 vermehrten Betriebsausgaben, welche sich auf 449 565 071 D. = 62 pCt. der Bruttoeinnahmen beliefen. Das Resultat war ein Nettoertrag von 270 654 119 D.*), dessen Zunahme gegen das Vorjahr nur ca. 21 Millionen Dollar oder 8,4 pCt. beträgt und wonach das Nettoergebniss pro Meile von 3 030 D. auf 2 928 D. oder um 3,4 pCt. zurückgegangen ist.

An Zinsen für fundirte Obligationen wurden ca. 129 Millionen Dollar gezahlt und an Dividenden 93 Millionen Dollar gegen 77 Millionen Dollar im Jahre 1880. Die Gesammtverwendung für den Bau neuer und den Betrieb, die Ergänzung und Verbesserung alter Bahnen erreichte in 1881 die enorme Summe von rund 750 Millionen Dollar.

Die nachstehenden Tabellen enthalten eine Vergleichung der Hauptzahlen mit denen der früheren Jahre. Dass dabei die 1881 hinzugekommenen neuen Bahnen mit 11 142 Meilen (statt wie oben mit 9 358) angegeben sind, liegt darin, dass nach neueren Ermittelungen die Zahl der im Betriebe befindlich gewesenen Bahnen früher um die Differenz (1 784 Meilen) zu niedrig bezeichnet worden ist.

*) Nicht 276 Millionen Dollar, wie S. 877 angegeben.

Nachweisung der erbauten und in Betrieb gesetzten Bahnen der Vereinigten Staaten von 1830—1881 incl.

Jahr	Meilen im Betrieb	Jährlicher Zuwachs	Jahr	Meilen im Betrieb	Jährlicher Zuwachs	Jahr	Meilen im Betrieb	Jährlicher Zuwachs	Jahr	Meilen im Betrieb	Jährlicher Zuwachs
1830	23	—	1843	4 185	159	1856	22 016	3 647	1869	46 844	4 615
1831	95	72	1844	4 377	192	1857	24 503	2 647	1870	52 914	6 070
1832	229	134	1845	4 633	256	1858	26 968	2 465	1871	60 283	7 379
1833	380	151	1846	4 930	297	1859	28 789	1 821	1872	66 171	5 878
1834	633	253	1847	5 598	668	1860	30 635	1 846	1873	70 278	4 107
1835	1 098	465	1848	5 996	398	1861	31 286	651	1874	72 383	2 105
1836	1 273	175	1849	7 365	1 369	1862	32 120	834	1875	74 096	1 712
1837	1 497	224	1850	9 021	1 656	1863	33 170	1 050	1876	76 808	2 712
1838	1 913	416	1851	10 982	1 961	1864	33 908	738	1877	79 089	2 281
1839	2 302	389	1852	12 908	1 926	1865	35 085	1 177	1878	81 776	2 687
1840	2 818	516	1853	15 360	2 452	1866	36 801	1 742	1879	86 427	4 721
1841	3 535	717	1854	16 720	1 360	1867	39 250	3 449	1880	93 671	7 174
1842	4 026	491	1855	18 374	1 654	1868	42 229	2 979	1881	104813	11142

Nachweisung der in Betrieb gestandenen Bahnen, deren Einnahmen rapportirt sind, sowie deren Capital, Brutto- und Nettoeinnahmen und bezahlten Dividenden pro 1872—1881 **in 1 000 D.**

Jahr	Meilen in Betrieb	Capital u. fundirte Schuld D.	Brutto-einnahme D.	Netto-erträge D.	Einnahme für Güter D.	Einnahme für Passagiere D.	bezahlte Dividende D.
1881 .	94 486	5 010 389	725 325	276 654	551 968	173 356	93 344
1880 .	84 225	4 897 401	615 401	255 193	467 748	147 653	77 115
1879 .	82 223	4 762 506	529 012	219 916	386 676	142 336	61 181
1878 .	78 960	4 589 948	490 103	187 575	365 466	124 637	53 629
1877 .	74 112	4 568 597	472 909	170 976	347 704	125 204	58 556
1876 .	73 508	4 468 591	497 267	186 452	361 137	136 120	68 039
1875 .	71 759	4 415 631	503 065	185 506	363 960	139 105	74 294
1874 .	69 273	4 221 763	520 466	189 570	379 466	140 999	67 042
1873 .	66 237	3 784 543	526 419	183 810	389 035	137 384	67 120
1872 .	57 323	3 159 423	465 241	165 754	340 931	132 309	54 418

Nachweisung der Einnahmen und Ausgaben und Erträgnisse pro Englische Meile für die Jahre 1871—1881.

Jahr	Capital in Actien und Obligationen	Brutto-einnahme	Ausgaben	Procente der Ausgaben von den Einnahmen	Netto-erträge	Procente der Netto-erträge auf das Capital
	D.	D.	D.		D.	
1871 .	59 726	9 040	5 863	64,8	3 177	5,32
1872 .	55 116	8 116	5 224	64,4	2 892	5,25
1873 .	57 136	7 947	5 172	65,1	2 775	4,86
1874 .	60 944	7 513	4 776	63,6	2 737	4,49
1875 .	61 533	7 010	4 425	63,1	2 585	4,20
1876 .	60 791	6 764	4 228	62,5	2 536	4,16
1877 .	61 650	6 382	4 075	63,8	2 307	3,74
1878 .	59 040	6 232	3 847	61,7	2 385	4,04
1879 .	58 070	6 244	3 670	58,8	2 610	4,49
1880 .	60 650	7 307	4 277	58,5	3 030	5,00
1881 .	63 611	7 677	4 749	61,9	2 928	4,60

Erwähnt mag schliesslich noch werden, dass auch für das laufende Jahr eine Zunahme von 10 000 Meilen in Betrieb tretender Bahnen vorauszusehen ist. Würde der Bahnbau durch die ganze Decade von 1880—1890 in gleichem Tempo wie bisher verbleiben, so würden die Vereinigten Staaten im Jahre 1890 eine Meilenzahl von 200 000 Meilen (322 000 km) Bahnen erreichen, was dann — gleiche Bevölkerungszunahme wie seither vorausgesetzt — eine Meile Bahn auf je 325 Köpfe der Bevölkerung ergeben würde, gegen 535 in 1880 und 486 in 1881.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 11. September 1882. (Handeltreibende Stationsvorstände und das Publikum. Liharzik's Gesetz-Uebersicht. Ungarische Staatsbahnen. Wagenverleih-Gesellschaft. Lieferzeit-Versicherung. Internationaler Saatenmarkt. Export-Tarife. Oesterr. Localbahn-Concessionen. Börsenbericht.)

Gegen den von Stationsvorständen auf einigen Böhmischen Bahnen betriebenen Kohlenhandel wurde von mehreren Geschäftsleuten dem Handelsminister eine Petition überreicht. Gegenstand und Motive derselben sind der auszugsweise folgenden Rechtfertigung einer hierzu ministeriell aufgeforderten Bahnverwaltung entnommen:

Der ein Privatgeschäft betreibende Stationsvorstand muss ebenso gut seine Steuer bezahlen, wie jeder Andere; dass er sich dieser Pflicht nicht entziehe, dafür werden sicher seine Concurrenten sorgen. Die Stationsvorstände sind ferner verpflichtet, gegen alle Parteien ohne Unterschied strikte nach ihren Dienstvorschriften vorzugehen und wird jede begründete Beschwerde von der Direction mit grösster Objectivität ausgetragen. Die Dienstvorschriften räumen den Stationsvorständen keinerlei Vorrechte ein und bieten keinen Spielraum zur eigennützigen Ausbeutung. Das wird rücksichtlich der Avisirung anlangender Wagenladungen, Verlängerung der Ladefrist und Vermiethung der Lagerplätze umständlich und überzeugend dahin auseinandergesetzt, dass diesbezüglich die Kohlenhändler vom Stationsvorstande nicht benachtheiligt werden können. Die Stationsarbeiter haben ferner keine freie Zeit für die Privatgeschäfte des Stationsvorstandes übrig; wenn ein solcher Arbeiter nun vielleicht einige Stunden von seiner Ruhezeit opfert, so kann er diese Stunden ebenso gut für sich als für den Stationsvorstand verwenden; keinesfalls wird er für Letzteren, da dieser sonst sich einer schweren Strafe aussetzen würde, umsonst arbeiten. Der Vorstand kann weiter aus den Frachtbriefen die Bezugsquellen und Preise unmöglich kennen lernen, denn dieselben sind kein Geschäftsgeheimniss, die Gruben annonciren sich in allen Zeitungen, Agenten kommen in jedes Dorf. Die Absatzquellen eines Concurrenten erfährt der Stationsvorstand gar nicht aus den Frachtbriefen, die müsste er durch dieselben Mittel ausforschen, durch welche der Concurrent seine Abnehmer auskundschaftet. Die Grubenverwaltung hütet sich in ihrem eigenen Interesse, mehr als die bestellten und bezahlten 200 Ctr. auf einen Wagen zu verladen. Etwaige Ueberladungen entgehen auf den dazu bestimmten Zwischenstationen nicht der Nachwaage und dem Pönale. Die Beurtheilung muss wohl der Bahnverwaltung überlassen bleiben, ob die Dienstesverrichtungen eines Stationsvorstandes sich mit dem Betriebe eines Privatgeschäftes vereinigen lassen. Die specielle Stellung des Vorstandes kann noch weniger darunter leiden, da der Betrieb eines Geschäftes seiner Würde keinen Eintrag machen kann. Bei Ertheilung einer Erlaubniss eines Nebengeschäfts seitens der Direction giebt vollends vor Allem der Geschäftspunkt den Ausschlag, ob dadurch die Interessen der Verkehrsanstalt und des grossen Publikums gefördert werden. In Stationen, wo bereits ein lebhaftes Kohlengeschäft in Händen von Privaten sich entwickelt hat, wird die Erlaubniss gewöhnlich gar nicht angesucht und auch nicht ertheilt. Die Entstehung solcher Privatgeschäfte ist in der Regel folgende: Die Bahnverwaltung muss trachten, den Verkehr mit allen Mitteln zu heben und da muss es ihr willkommen sein, wenn in einer Station, wo sich der Kohlenhandel als selbstständiges Geschäft nicht lohnen würde, der Vorstand das Geschick hat, denselben als Nebengeschäft zu betreiben und allmälig in Gang zu bringen. Wenn dann das Geschäft sich soweit entwickelt hat, dass es einen erheblichen Gewinn abwirft, dauert es gar nicht lange, dass ein Privater sich einfindet und das Geschäft, dass er mit grösserem Capitale und mit mehr freier Zeit als der vom Dienste stark in Anspruch genommene und selten capitalstarke Stationsvorstand energischer betreiben kann, allmälig ganz an sich zieht. Das consumirende Publikum hat dabei den Vortheil, dass durch diese Concurrenz die Preise auf ein erträgliches Niveau herabgedrückt werden und ein Monopol des Privathändlers unmöglich wird. Wie wenig die Stationsvorstände zu einem solchen Wettstreite begünstigt sind, geht endlich am Besten eben daraus hervor, dass sie in der Regel nur so lange das Geschäft fortführen können, bis ein Concurrent es lohnend genug findet und dass sie dann meist gezwungen sind, das Geschäft aufzugeben. Es ist schliesslich auf folgenden Umstand hinzuweisen: In sehr vielen Stationen hat irgend ein Kohlengrossgeschäft seine Filiale. Das Geschäft ist nicht stark genug, um die Aufstellung eines eigenen Beamten zu lohnen. Der Stationsvorstand übernimmt nun gegen eine billige Entlohnung die Führung dieses Geschäftes im Namen und auf Gefahr des Grossgeschäftes und erweist damit sich, der Kohlengesellschaft, der Bahnanstalt und dem Publikum einen Gefallen. Die ganze Bewegung gegen das „drohende Monopol" der Stationsvorstände liegt vielmehr darin, das Kohlengeschäft in die Hände weniger grossen Firmen zu bringen, um dann die Preise willkürlich dictiren zu können.

Die Oesterreichischen Gesetze, Verordnungen und Normal-Erlässe über das Eisenbahnwesen wurde auch für das Jahr **1881** von **Dr. Franz Liharzik,** Kaiserl. Rath, K. K. Betriebsverwalter-Stellvertreter und Generalsecretair der Erzherzog Albrechtbahn, in höchst übersichtlicher und fachgemässer Weise besprochen. Wie in den gleichen Uebersichten der früheren Jahre wurden für diese Vorschriften die allgemeine Gruppirung: „Bau, allgemeine Verwaltung und Betrieb" festgehalten. Es ist selbstverständlich unmöglich, auch nur einen Auszug dieser Vorschriften und deren Besprechung zu reproduciren. Wir verweisen daher auf diese Publication selbst und entlehnen derselben folgende treffende

Schlussworte: „Es erscheint der Ausspruch gerechtfertigt, dass sich in diesen Verfügungen das stets rege Bestreben der Staatsverwaltung erkennen lässt, den zu Tage tretenden Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs Rechnung zu tragen, Vereinfachungen in der Geschäftsführung nach Thunlichkeit Platz greifen zu lassen, und an der Hand der schrittweise gewonnenen Erfahrung vom Standpunkte der Aufsichtsbehörde aus alles vorzukehren, was nothwendig erscheint, um den öffentlichen Interessen, welche durch den Eisenbahnverkehr in so mannigfacher Weise tangirt werden, mit möglichster Schonung der Privatinteressen der Bahnunternehmungen die ihnen gebührende Geltung zu verschaffen, insbesondere auch jene Gefahren thunlichst zu restringiren, welche der Eisenbahnverkehr vermöge der Summe elementarer Kräfte, die denselben beeinflussen, nothwendigerweise im Gefolge haben muss".

Die Directionen der Ungarischen Staatsbahnen haben den Jahresbericht über die Betriebsergebnisse im Jahre 1881 veröffentlicht. Die Ungarischen Staatsbahnen hatten eine Länge von 2 645,7 km, das ist eine Ausdehnung, welche im Bereiche des Deutschen Eisenbahnvereins nur von den Preussischen und Bayerischen Staatsbahnen übertroffen wird, in Oesterreich-Ungarn aber die erste Stelle einnimmt. Zu der obigen Summe kommen noch 13,2 km Schlepp- und Industriebahnen, welche der Bahnanstalt, und 38,5 km, welche Privaten gehören, ausser der im staatlichen Betriebe stehenden Donau-Drau- und Arad-Temesvarer Eisenbahn. Interessant ist der Einfluss, welchen die Verschmelzung der Theissbahn mit dem nördlichen und östlichen Netze, respective die Erstellung eines einheitlichen Tarifes mit durchwegs bedeutenden Ermässigungen in allen jenen Relationen, wo der Verkehr ehemaliger Theissbahnstationen mit Ungarischen Staatsbahnstationen in Frage kommt, auf die Grösse des Verkehrs und auf die Höhe der Einnahmen übte. Auf den Ungarischen Staatsbahnen wurden nämlich im Jahre 1881 transportirt 4 117 429 t Frachten mit einer Einnahme von 13 785 192 fl. gegen 3 023 804 t mit einem Erträgnisse von 12 174 304 fl. im Jahre 1880, in welchem die Theissbahn noch separat betrieben wurde. Es haben sich demnach bei im Uebrigen ziemlich gleich gebliebenen Verhältnissen und bei einer Zunahme der Bahnlänge um nur 49 km, das ist um nicht einmal 2 pCt., der Frachtenverkehr um 33,5 pCt. und die Einnahme aus demselben um 13,2 pCt. gehoben. Der Bericht erwähnt weiters die bekannten Abmachungen mit der Südbahn und die auf Basis derselben, respective der Erwerbung der Karlstadt-Agramer Linie in Betreff des Fiumaner Verkehrs inaugurirten Massnahmen und geht sodann auf die Besprechung der finanziellen Ergebnisse über, welche sich, inclusive des bezüglich der Frequenz um ca. 11 pCt., bezüglich der Einnahmen aber (in Folge der Preisherabsetzung für gemischte Züge) nur um 3,5 pCt. erhöhten Personenverkehrs, im Durchschnitte um 10 pCt. günstiger stellten, als im Vorjahre und gegenüber dem gesammten Anlagecapital eine Verzinsung von rund 2⅓ pCt. repräsentiren.

Eine internationale Wagenleih-Actiengesellschaft hat sich in Budapest constituirt. Dieselbe sucht bereits durch die abgeschlossenen Verträge über Bestellungen und Vermiethungen von Waggons dem diesfallsigen Mangel der Exportbahnen abzuhelfen und wird dieses Ziel durch die weiters getroffenen Massnahmen zuversichtlich erreichen. Ihrer Verwaltung gehören die hervorragendsten Mitglieder der Budapester und Wiener Wagenleih-Gesellschaft, darunter 6 Eisenbahndirectoren, an. Mit der Zeit dürften sich diese 3 Gesellschaften fusioniren, da ihre Ziele doch dieselben sind. An dem Unter-Staatssecretär Hieronymi hat die Internationale einen der tüchtigsten Präsidenten gewonnen, welcher sich ihr nach seinem Austritte aus dem Staatsdienste ganz widmen wird.

Lieferzeitversicherungen beim Getreidetransporte dürfen nach einer Anordnung der Ungarischen Generalinspection, insolange noch Lagerreste vorräthig sind — nur in dem Falle angenommen werden, wenn dadurch die Reihenfolge der Expedition älterer Sendungen in keiner Weise gestört wird. Es soll dadurch der Bevorzugung einzelner Parteien vorgebeugt werden, welche sich durch solche Versicherungen Vortheile zuwenden wollen.

Der Wiener internationale Saatenmarkt ist wenig besser als erwartet ausgefallen; der Besuch war zwar ziemlich stark; der Verkehr war, wenn auch in Weizen und Gerste etwas bedeutender, in den übrigen Frachtsorten jedoch kaum nennenswerth. Nach den zur Veröffentlichung gelangten Berichten über die Ernteverhältnisse in Europa wird die Exportfähigkeit der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie für Weizen auf 13 bis 14 Millionen, für Korn auf 2 bis 2½ Millionen, für Braugerste auf 3 bis 3½ Millionen, für Futtergerste auf 2 Millionen und für Hafer auf 2 bis 2½ Millionen Metercentner geschätzt.

Seitens der Nordwestbahn und Elbethalbahn sowie der Nordwest-Dampfschifffahrts-Gesellschaft wurde bekannt gegeben, dass die genannten Verwaltungen angesichts der billigen Tarife, welche kürzlich von Pest nach Norddeutschland und von Pest nach Sachsen etablirt worden sind, sich veranlasst gesehen haben, einen Tarif zu concediren, welcher speciell von Wien transit Laube etablirt wird und welcher durch eine Ermässigung von 45 bis 50 ℳ pro Waggon, die Parität mit dem vorerwähnten Pester Satze herstellt. Mit Benützung der Nordwest-Schifffahrts-Gesellschaft von Laube bis Magdeburg und des von Magdeburg ausgehenden Canals seien diese Verwaltungen sonach erbötig: Tarife auf der Wasserstrasse von Wien bis Berlin und darüber hinaus aufzustellen, welche jede Concurrenz nach Norddeutschland besiege.

Die Oesterreichische Localbahn-Gesellschaft ist beim Handelsministerium um Ertheilung der definitiven Concession für eine normalspurige Localbahn von der Station Elbogen nach Giesshübel, dann von Karlsbad nach Neu-Rohlau (Station an der Chodau-Neudeker Localbahn) eingekommen. Für eine normalspurige Verbindungsbahn zwischen der Chodau-Neudeker Localbahn und dem Bahnhofe Karlsbad (der Buschtêhrader Bahn) ist auch die Erlaubniss nachgesucht worden. Das auf 2 160 000 fl. veranschlagte Baucapital für diese Bauten soll entweder durch Ausgabe neuer Actien oder durch Verausgabung von Prioritäten beschafft werden.

Der geringe Erfolg des Saatenmarktes hat auch bewirkt, dass Eisenbahnpapiere zurückgegangen sind. Die Speculation glaubt nämlich, dass die seitherigen Mehreinnahmen der Bahnen ein baldiges Ende nehmen werden und dieselbe entledigt sich daher ihres Besitzes. Bei diesem Calcul ist nur der nicht unwichtige Umstand in Betracht zu ziehen, dass das Getreide, welches Oesterreich-Ungarn für den eigenen Bedarf nicht benöthigt, früher oder später doch ins Ausland wandern wird und werden die Consequenzen dieses, wenn auch verspäteten Exportes, jedenfalls ihren Ausdruck in den gesteigerten Einnahmen der Eisenbahnen finden. Es betragen diese Quantitäten an Getreide, welche aus Ungarn früher oder später zum Export gelangen müssen (mit Ausnahme von Mais), die ganz respectable Höhe von 150 000 Waggons. Gerade der von der Fruchtbörse beklagte Preis-Rückgang aller Cerealien ist eine Bürgschaft für den erweiterten Kreis unserer ausländischen Abnehmer und somit für die höheren Course der Bahneffecten.

Vom submarinen Tunnel zwischen England und Frankreich.

C. Scherer veröffentlicht in der „Frankfurter Zeitung" eine Schilderung seines Besuchs des Tunnels unter dem Canal, aus welcher wir Folgendes entnehmen:

„Wir betraten den Tunnel", sagt Scherer, „wie man sich leicht denken kann, mit dem eigenthümlichen Gefühle, mit dem jeder Mensch sich einer Unternehmung anvertrauen wird, die er gewohnt war, als eine Monstruosität, als eine Unmöglichkeit zu betrachten. Sofort nach unserer Ankunft im Tunnel sahen wir ein originelles Transportmittel zu unserer Weiterbeförderung bereit. Es standen da zwei bis drei auf Schienen ruhende Bänke mit einem kleinen Dach versehen. Die Bänke waren natürlich der Länge nach disponirt, so dass wir seitwärts zu sitzen kamen und auch seitwärts avancirten. Sechs bis acht Arbeiter waren vor jede Bank gespannt, und als wäre es ein Zug der South Eastern, so vorschriftsmässig erfolgte das Signal und die Abfahrt. Die kleine Bedachung der Bänke diente zum Schutz gegen das stellenweise niedertröpfelnde Wasser. Diese Vorsicht mag indess übertrieben erscheinen, denn die Wände sind bis auf wenige Stellen ganz trocken. Der Tunnel liegt in einer undurchdringlichen Kreideschicht. Dieser Schicht folgt die Bohrung, und wenn die geologischen Untersuchungen Recht haben, zieht sich diese Schicht fast ununterbrochen bis nahe an die Französische Küste fort. Die Feuchtigkeit an einigen Punkten ist kaum nennenswerth. Die Anlegung einer Arbeitertracht vor dem Betreten des Tunnels war unter solchen Umständen höchst überflüssig. Im Verlauf unserer Fahrt stellte sich rasch eine grosse Vertrauensseligkeit in unsere neue Situation her. Die ganze Einrichtung des Tunnels ist aber auch eine derartige, um rasch das grösste Gefühl der Sicherheit herzustellen. Die glatten Kreidegewölbe sind durch starke eiserne Ringe gehalten, jede Erweiterung des Tunnels in Entfernungen von je 500 m ist mit starken Pfosten und Balken getragen. Das ganze Innere des Tunnels ist elektrisch beleuchtet und ausgezeichnet ventilirt. Alle 150 Schritt ist eine kleine Swan'sche Lampe angebracht. Zwei Geleise liegen auf dem Boden des Tunnels auf starken Holzschwellen. An dem unteren Theile der einen Wand läuft das Rohr, welches die comprimirte Luft zur Bohrmaschine trägt und das wir bereits bei dem Abstieg im Senkstollen wahrgenommen hatten. Der Tunnel fällt in einem Verhältniss von 1 : 60. Wir kamen somit rasch vorwärts und waren bald 1 000 m von der Küste entfernt, etwa 200 Fuss unter dem Niveau des Meeres und 150 Fuss unter seinem Grunde. Die Temperatur war warm. Wie mir der Ingenieur Beaumont versicherte, variirt das Thermometer im Allgemeinen wenig; es hält sich fast immer nahe an 10°, das ist die durchschnittliche Temperatur. Der Tunnel ist bis jetzt in einer Länge von 2 000 m ins Meer hinaus ausgeführt. An seinem äussersten Endpunkt, wo wir nach einer Fahrt von 25 Minuten anlangten, steht die Bohrmaschine. Wir konnten weit genug vordringen, um uns ihre Arbeit genau zu veranschaulichen. Da die Bohrung

es lediglich mit Kreideschichten zu thun hat, so sind natürlich Sprengungen aller Art ganz und gar nicht nöthig. Die von Beaumont u. English hergestellte Maschine kann in dieser geologischen Formation mit ausserordentlicher Leichtigkeit und Schnelligkeit arbeiten. Darauf beruht eben der Erfolg des Unternehmens, und diese geologische Configuration ist eine unbedingte Voraussetzung, wenn der Voranschlag des ganzen Tunnels mit fünf Millionen Pfund Sterling und fünf Jahren Bauzeit zutreffen soll. Die Bohrmaschine dringt in die Kreideschichten so ein, dass sie die Aushöhlung von 7 Fuss Durchschnitt in einem Male bewirkt. Fünfzehn Scheeren bohren sich in rotirender Bewegung in die Erdmasse ein und graben in einer Woche durchschnittlich 30 bis 40 m, ein Resultat, welches mit Leichtigkeit bis auf 100 m erhöht werden kann. Das ausgebrochene Material wirft die Maschine in einen Behälter zurück, von dem es in die bereitstehenden Wagen verladen wird. Die Maximaltiefe des Pas de Calais in der projectirten Linie des Tunnels ist 60 m. Der Tunnel dagegen wird in einer Tiefe von 100 m unter dem Meeresniveau zu liegen kommen. Der Besuch des Tunnels dauerte eine Stunde. Durch denselben Stollen, der uns hinuntergebracht hatte, gelangten wir wieder ans Tageslicht."

Nachschrift: Beifügen wollen wir auf Grund einer Corresp. der „D. Bau-Ztg." vom 13. d. Mts. noch, dass infolge einer Einladung des Präsidenten der englischen Submarine-Tunnel-Company Sir Ed. Watkin am 1. Juli auch Ferd. v. Lesseps mit mehreren Pariser Sachverständigen und Liebhabern, darunter mehrere Mitglieder der Académie des sciences, in Dover die Tunnel-Arbeiten in Augenschein nahm. Da auch von London namhafte Persönlichkeiten anwesend waren, gestaltete sich der Besuch zu einem localen Ereignisse.

Das grösste Interesse bot die Besichtigung der vorstehend erwähnten, von den englischen Ingenieuren Beaumont und English construirten Bohrmaschine, welche vor Ort des bis jetzt auf eine Länge von circa 2 000 lfd. m vorgetriebenen, von 100 zu 100 m durch Swan'sche Lampen mit elektrischem Licht erleuchteten Stollens in Thätigkeit war. Die Bohrmaschine wird, durch comprimirte Luft getrieben und dringt mittels ihrer 15 rotirenden Schneide-Apparate so in die Kreideschichten ein, dass sie eine Aushöhlung von über 2 m bewirkt.

Nach der Besichtigung vereinigte man sich am Meeresstrande, wo eine reich geschmückte Tafel hergerichtet war. Die Unterhaltung, die Reden, alles drehte sich um den Tunnel, bis eine vom Board of Trade anlangende Depesche verlesen wurde, welche den Chef der Arbeiten benachrichtigte, dass er vor Gericht werde gestellt werden, um sich wegen unbefugter Fortsetzung der Tunnel-Arbeiten zu verantworten. Das submarine Terrain wird nämlich von der Regierung bis zu 3 engl. Meilen (5 km) seewärts als ihr Eigenthum betrachtet. Sprechen die Gerichte der Regierung wirklich das Eigenthum des submarinen Küstenstrichs zu, so wird die Gesellschaft das Recht, zu bohren und zu graben, käuflich erwerben müssen. Der angekündigte Prozess wird sonach eine ebenso wichtige wie zweifelhafte Rechtsfrage zum Austrage bringen.

Inzwischen ist die vollständige Sistirung der Arbeiten erfolgt. Die Englische Regierung beabsichtigt, die Frage des Kanal-Tunnel-Baues vor das Parlament zu bringen, in der Form, dass die Einsetzung eines parlamentarischen Ausschusses beantragt werden wird, der die Frage nach allen Seiten studiren soll. Vorläufig hat eine Vertagung des Parlaments stattgefunden, ohne dass dieses mit der Sache befasst worden wäre. Auch wenn die Angelegenheit in der nächsten Session zur Verhandlung käme, wird man auf eine lange, vielleicht mehrjährige Unterbrechung des Werks sich gefasst machen müssen.

Juli-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Betriebslänge	Im Juli 1882				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Jan. bis 31. Juli 1882				Differenz g. d. Vorjahr		
	km	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %	Personen Frcs	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %
Centralbahn	323	560 000	460 000	1020000	3 158	+51 249	+ 159	+ 5,3	2334470	3166791	5501261	17 031	+170145	+ 526	+ 3,2
Basler Verbindungsb.	5	7 200	20 000	27 200	5 440	+ 3 885	+ 777	+ 16,7	20 487	111 082	131 569	26 313	+ 5 597	+1119	+ 4,4
Aarg. Südbahn	58[1])	16 500	43 500	60 000	1 034	+46 800	+ 579	+127,3	75 520	131 252	206 772	4 127	+119480	+1117	+ 37,1
Wohlen-Bremgarten	8	1 130	420	1 550	193	+ 260	+ 32	+ 19,7	5 914	3 323	9 237	1 155	— 792	— 99	— 7,9
Emmenthalbahn	46	19 000	17 000	36 000	783	— 1 803	— 39	— 4,7	102 845	115 230	218 075	4 741	—55 628	— 273	— 5,4
Gotthardbahn	250[2])	423 000	317 000	740 000	2 960	+679590	+2058	+228,2	1009723	714 085	1723808	12 546	+ 1339734	+6814	+118,9
Jura-Bern-Luzernbahn, Bern-Luzern-Bahn	351	411 500	312 000	723 500	2 061	+30 716	+ 87	+ 4,4	1909933	2122548	4032481	11 488	+177672	+ 506	+ 4,6
Bödeli-Bahn	9	27 500	3 750	31 250	3 472	— 2 190	— 243	— 6,5	54 579	22 280	76 859	8 540	— 2 697	— 300	— 3,4
Nordostbahn	541	615 000	591 000	1206000	2 229	—16 415	— 30	— 1,3	3060773	4163645	7224418	13 354	+118498	+ 166	+ 1,3
Zürich-Zug-Luzern	67	154 000	63 000	217 000	3 239	+15 313	+ 229	+ 7,6	515 238	390 513	905 751	13 518	+80 079	+1195	+ 9,7
Bötzbergbahn	58	84 000	123 000	207 000	3 569	+25 649	+ 442	+ 14,1	352 571	875 084	1227655	21 166	+184763	+3186	+ 17,7
Effretikon-Hinweil	23	7 100	6 400	13 500	587	— 911	— 40	— 6,4	41 590	47 020	88 610	3 852	— 3 655	— 159	— 4,0
Suisse Occidentale	599	680 000	515 000	1195000	1 995	—46 320	— 77	— 3,7	3291027	3890663	7181690	11 990	—66 129	— 110	— 0,9
Bulle-Romont	19	6 510	7 990	14 500	763	— 2 000	— 105	— 12,1	31 720	79 680	111 400	5 863	— 7 800	— 411	— 6,6
Tössthalbahn	40	15 589	8 988	24 577	614	— 1 148	— 35	— 5,4	90 629	73 752	164 381	4 110	+ 5 790	+ 145	+ 3,7
Vereinigte Schweizerb.	278	392 800	238 600	631 400	2 271	—29 481	— 106	— 4,5	1828689	1611408	3440097	12 374	+ 5 741	+ 21	+ 0,2
Toggenburgerbahn	25	16 660	7 670	24 330	973	+ 821	+ 33	+ 3,5	96 104	53 971	150 075	6 003	+ 3 005	+ 120	+ 2,0
Wald-Rüti	7	3 810	2 340	6 150	878	— 82	— 12	— 1,4	21 326	15 807	37 133	5 305	+ 1 881	+ 269	+ 5,3
Rapperswyl-Pfäffikon	4	2 200	500	2 700	675	+ 391	+ 98	+ 17,0	9 693	2 849	12 547	3 137	+ 312	+ 78	+ 2,6
19 Schweiz. Normalb.	2 711	3443499	2738158	6181657	2 280	+754054	+ 109	+ 5,0	14 852 836	17 590 983	32 443 819	12 524	+2 187 252	+ 340	+ 2,7
Specialbahnen															
Appenzeller Bahn	15	11 314	6 157	17 471	1 165	+ 1 204	+ 81	+ 7,5	52 910	35 378	88 288	5 886	— 1 323	— 88	— 1,5
Arth-Rigibahn	11	56 128	2 587	58 715	5 338	— 3 556	— 323	— 5,7	90 808	6 275	97 083	8 826	+ 5 330	+ 485	+ 5,8
Lausanne-Echallens	15	5 293	1 065	6 358	424	+ 68	+ 5	+ 1,2	30 817	8 310	39 127	2 608	— 1 379	— 92	— 3,4
Rigibahn (Vitznau)	7	90 903	4 775	95 678	13 668	— 4 878	— 697	— 4,9	154 875	9 323	164 198	23 457	+13 888	+1984	+ 9,2
Rorschach-Heiden	7	8 880	1 980	10 860	1 551	— 2 512	— 359	— 18,8	25 706	13 481	39 187	5 598	— 2 398	— 343	— 5,8
Uetlibergbahn	9	14 707	379	15 086	1 676	— 4 343	— 483	— 22,4	42 409	2 071	44 480	4 942	+ 1 052	+ 117	+ 2,4
Wädensweil-Einsiedeln	17	25 500	4 700	30 200	1 776	+ 41	+ 2	+ 0,1	90 643	32 518	123 161	7 244	+ 335	+ 19	+ 0,3
5 resp. 7 Bahnen	81	212 725	21 643	234 368	2 893	—13 976	— 173	— 5,6	488 168	107 356	595 524	7 352	+15 505	+ 191	+ 2,7

[1]) 1881 28 km weniger; [2]) 1881 183 km weniger.

Amerikanische Correspondenz.

Personengeld. Am 1. August cr. trat in Texas das neue Gesetz in Kraft, welches das Personen-Fahrgeld auf 3 Cts. pro Meile (= 7,45 ₰ pro Kilometer*) beschränkt. Dasselbe ist sehr scharf in seinen Bestimmungen und schreibt eine Strafe von 50 D. für jede, auch die kleinste Ueberschreitung dieses Satzes vor. Die Gesellschaften sind im Allgemeinen mit dem Gesetz einverstanden und richten ihre Tarife so genau wie möglich danach ein. Es entsteht dabei aber in sofern eine gewisse Verlegenheit, als 5 Cts.-Stücke (= 20 ₰) die kleinste in Texas circulirende Münze ist. Einige Bahnen sind daher damit beschäftigt, einen Vorrath von 1 Cts.-Stücken herbeizuschaffen.

Dem Vernehmen nach wollen die meisten Bahnen nun alle ihre Vergnügungsfahrt- und andere Specialbillets abschaffen und künftig nur den einen Preis von 3 Cts. beibehalten.

Der Strike der Newyorker Güter-Stationsarbeiter ist nun vollständig beendigt, ohne dass die strikenden Arbeiter ihren

*) Gegen 8 ₰ in I. und 6 ₰ in II. Classe pro Kilometer auf den meisten Preussischen Bahnen.

Zweck erreicht hätten. Die Gesellschaften, welche anfänglich zum Ersatz für die Strikenden meistens Italiener und Russische Juden, die sich später grösstentheils als ungeeignet zeigten, angenommen hatten, sind nach und nach durch Ausmerzung der Unfähigen und Wiederannahme eines Theiles der Strikenden zu den früheren Lohnsätzen dazu gelangt, wieder einen Stamm von Arbeitern zu haben, welche die Arbeiten eben so gut als die abgegangenen besorgen.

Küsten - Frachtsätze. Bei den Concurrenzbestrebungen zwischen den grossen Nordamerikanischen Durchgangsbahnen unter einander und zwischen den Haupt - Küstenplätzen unter einander, ist es von grosser Wichtigkeit, um wieviel die Frachtsätze für die bedeutendsten Handelsartikel, namentlich Getreide, zwischen den grossen Binnen-Handelsplätzen (Chicago, St. Louis etc.) einerseits und den Küstenplätzen (Newyork, Boston, Baltimore, Philadelphia etc.) andererseits von einander abweichen. Die gegenwärtige Praxis besteht darin, dass die Frachtsätze Chicago-Newyork die Grundlage bilden, die Sätze nach Boston gleich hoch, die nach Philadelphia dagegen um 2 Cts. und nach Baltimore um 3 Cts. niedriger gestellt werden. Bei Beendigung des letzten grossen Tarifkrieges blieb die Frage über die Höhe dieser Differenzen offen, und die Trunk-Bahnen verständigten sich darüber, eine sogen. Berathungscommission aus angesehenen, beim Eisenbahnverkehr unbetheiligten Männern zu berufen, welche nach genauer Prüfung sich darüber äussern sollte, in welcher Weise nach ihrer Meinung jene Frachtsätze unter einander abzustufen seien.

Diese Commission hat nun, nachdem sie eine grosse Anzahl von Betheiligten der verschiedenen Handelsplätze in öffentlichen Sitzungen angehört und sonst sich nach Kräften informirt hat, gegenwärtig einen ausführlichen, in der „Railroad Gazette" veröffentlichten Bericht erstattet. Das Resultat desselben geht dahin, dass die Commission nicht im Stande gewesen ist, ein alle Theile befriedigendes Princip, nach welchem jene Abweichungen zu regeln seien, aufzufinden, so dass sie nur den Rath zu geben vermag, den gegenwärtig factisch bestehenden Zustand bis auf Weiteres beizubehalten.

Gerichtliche Entscheidungen in Amerika.

Aus den neuerlich veröffentlichten richterlichen Entscheidungen bringt die „Railroad-Gazette" eine Anzahl von Mittheilungen betr. den Personenverkehr, die zum Theil ein weiter gehendes Interesse beanspruchen.

Der erste Fall zeigt in auffälliger Weise, wie sehr noch immer trotz der politischen Gleichstellung der farbigen Einwohner mit den weissen, eine Missachtung der Ersteren fortbesteht.

Eine farbige Frau, welche, begleitet von ihrem Manne (einem Geistlichen) und ihr krankes Kind tragend, ein Billet I. Classe der Cincinnati-Südbahn gekauft hatte, verlangte einen Platz in dem für Damen reservirten Wagen des betr. Zuges (der andere Wagen des letzteren war für Raucher bestimmt). Der dienstthuende Schaffner verweigerte die Aufnahme in den Damenwagen, weil die Billetinhaberin eine Farbige war. Sie blieb daher zurück, machte ihre Reise auf einer anderen Route und klagte auf Schadensersatz. Es bestand kein Zweifel darüber, dass sie eine anständig aussehende Dame (lady-like) war. Der Richter sagte den Geschworenen, dass die Bahnen das Recht haben, je besondere Wagen für Damen und für Herren und selbst je besondere Wagen für schwarze und für weisse Passagiere zu bestimmen, dass aber für gleiche Preise gleiche Annehmlichkeiten geboten werden müssten. Die Klägerin habe daher ein Recht gehabt, dieselben Bequemlichkeiten wie weisse Damen zu verlangen, da im Sinne des Gesetzes jetzt Gleichberechtigung beider Raçen bestehe, wie auch immer ihre gesellschaftlichen Lebensbeziehungen beschaffen sein möchten. In dem Rauchwagen zu fahren, sei dieselbe nicht verpflichtet gewesen. Die Jury erkannte hiernach auf eine Entschädigung von 1 000 D. (4 000 *M*).

Im zweiten Falle hatte ein Mr. Auerbach mit einem bis incl. 26. September gültigen Coupon-Billet den letzten Theil seiner Rückreise nach Newyork am 26. ej. Nachmittags in Rochester angetreten und sein Billet war dort als richtig anerkannt und daher coupirt. Als er aber mit demselben Zuge am 27. Morgens 3 Uhr in Hudson anlangte und den letzten Coupon dem Schaffner vorzeigte, wollte dieser die Weiterfahrt nur gegen Lösung eines neuen Billets von Hudson nach Newyork für 3 D. gestatten und setzte den, die Zahlung weigernden Passagier gewaltsam aus. Letzterer gewann den angestellten Process, da durch die Zulassung des Billets beim Antritt der letzten Fahrt in Rochester dessen Richtigkeit anerkannt sei und der Reisende von da ab seine Fahrt nicht unterbrochen habe.

Im Staate Maine besteht ein Gesetz von 1871, welches den Inhaber eines Billets berechtigt, seine Fahrt auf irgend einer Station zu unterbrechen und innerhalb 6 Jahre (!) von der Zeit der erstmaligen Benutzung ab fortzusetzen. Ein Passagier auf der (theilweise durch Canada führenden) Grand Trunk Bahn, welcher in Portland (Maine) ein Billet nach Montreal „nur 2 Tage gültig" gelöst hatte, wurde, als er das Terrain von Canada erreichte, ausgesetzt, da die zulässigen 2 Tage längst abgelaufen seien. Die Richter erkannten die Berechtigung hierzu an, da das Gesetz von Maine sich nicht auf Canada erstrecke und in letzterem Staate ein gleiches muthmasslich nicht bestehe.

Die Verantwortlichkeit der Verwaltungen für ihre Beamten behandeln die nachstehenden eigenthümlichen Fälle.

Auf einer Chicago-Bahn vermisste ein aus einem Schlummer erwachender Passagier seine Uhr und behufs Nachsuchung gestattete ihm der Conducteur, eine Station über diejenige, nach welcher sein Billet lautete, hinaus mitzufahren. Beim Suchen beschuldigte der Reisende einen Bremser des Diebstahls, worauf dieser ihm mit seiner Laterne einen heftigen Schlag versetzte. Dieserhalb verklagte der Passagier die Gesellschaft, welche dagegen einwandte, dass der Kläger, nachdem er über die Bestimmungsstation des Billets hinausgefahren, nicht mehr die Rechte des Passagiers gehabt und dass der Bremser ohne ihren Auftrag gehandelt habe. Der Gerichtshof verurtheilte aber die Gesellschaft, unter Verwerfung dieser Einwände.

Derselbe Gerichtshof entschied dagegen in dem anderen Falle, wo ein Passagier vom Maschinisten (nicht dem Conducteur) Erlaubniss zur unentgeltlichen Mitfahrt erhalten hatte und auf der Fahrt getödtet war, zu Gunsten der Bahn, weil der Maschinist nicht autorisirt gewesen sei, die freie Fahrt zu gestatten, diese Befugniss reglementsmässig vielmehr nur dem Conducteur zustehe. Der Getödtete habe daher nicht die Rechte eines Passagiers, also auch nicht Anspruch auf die volle Fürsorge und Sorgfalt gehabt, welche zahlende Passagiere zu verlangen berechtigt seien.

Internationale Elektrizitäts-Ausstellung in München.

Die internationale Elektrizitäts-Ausstellung in München wird am 16. d. Mts. in den Räumen des Königl. Glaspalastes feierlich eröffnet, woran sich im Theater eine Ausstellung lebender Bilder mit elektrischen Lichteffecten anschliesst. Verbunden ist die Ausstellung mit elektrotechnischen Versuchen im Königl. Glaspalaste, über welche wir folgende Mittheilung erhalten: Als man vor einigen Jahren in den Zeitungen die Mittheilung las, dass man sich in den Union-Staaten mit dem Versuche beschäftige, eine Oper mittelst Telephon nach irgend einem entfernten Orte zu übertragen, ward der Erfolg eines solchen, als einer echt amerikanischen Idee entsprungenen Versuches, mit Ausnahme von wenigen Fachleuten, welche die Möglichkeit nicht bestritten allgemein bezweifelt, bis endlich im vergangenen Jahre die Mittheilungen aus Paris über dort unternommene, mit den besten Erfolgen gekrönte Versuche die gehegten Zweifel, wenn auch nicht ganz beseitigten, doch bedeutend minderten.

Die bekanntlich am 15. d. Mts. in München beginnenden elektrotechnischen Versuche werden nun auch in Deutschland, und zwar das erste Mal, öffentlich Gelegenheit geben, diese überraschende Leistung auf dem Gebiete des Telephons zu bewundern und haben im Glaspalaste, von welchem aus bereits eine Menge Leitungsdrähte nach verschiedenen Richtungen behufs Telephonversuchen wie Kraftübertragungsproben gespannt sind, schon äusserst interessante Telephonversuche stattgefunden. So wurden zunächst vom Glaspalaste nach Pasing, Tutzing, Murnau und Oberammergau Telephonversuche angestellt und nicht nur jede gepflogene Conversation, sondern auch musikalische Vorträge verschiedener Art waren in wirklich staunenerregender Weise vernehmbar. Auch sind bereits seit einigen Tagen die Telephone aufgestellt zur Uebertragung der Opernaufführungen vom Königl. Hoftheater, sowie der Musik- und Gesangsaufführungen von Kil's Colosseum und wurden bereits die glänzendsten Resultate erzielt. Ein in seiner Art einzig bestehender Versuch mit Telephonen fand am vergangenen Freitag statt, indem nach hergestellter Verbindung zwischen den Leitungen zum Königl. Hoftheater und der für Oberammergau bestimmten Telephonleitung, die an diesem Tage zur Aufführung gelangte Oper „Freischütz" sowohl im Glaspalaste, als auch in Tutzing zur grössten Ueberraschung der hier wie dort anwesenden Zuhörer in gesanglichen wie instrumentalen Wirkungen vernommen werden konnte. Am vergangenen Sonntag fand eine weitere Probe, Uebertragung der Oper „Tell" statt, zu welcher auch die Vertreter der Presse und einige andere Personen geladen waren. Die Erfolge waren auch diesmal die denkbar besten. Jede einzelne instrumentale wie gesangliche Solostimme, ja sogar das Geflüster des Publikums während der Zwischenpausen war deutlich vernehmbar und besonders Hr. Kindermann als Tell, sowie Hr. Nachbaur (Arnold, Melchthals Sohn) und Frau Basta als Mathilde sofort erkenntlich. Aeusserst ergötzlich wirkte der reiche Applaus und die Bravorufe. Unter den Geladenen wohnten auch Polizeidirector Frhr. v. Pechmann und der 1. Bürgermeister Dr. v. Erhardt diesen Versuchen bei. Die Uebertragungen vom Königl. Hoftheater, in welchem 4 Mikrophone an der Rampe, 4 an den Seiten des Vorhanges und 4 im ersten Rang (System Berliner in Hannover) angebracht sind und von welchem 12 Leitungsdrähte (Kabel) nach dem Glaspalaste führen, können dort von 16 Personen gleichzeitig gehört werden und vernimmt jeder Zuhörer mit einem Ohre die Töne, welche von 3 Mikrophonen links von der Bühne und mit dem anderen Ohr die Töne, welche von 3 Mikrophonen rechts der Bühne auf-

genommen werden, so dass er sogar die Stellung des Sängers auf der Bühne genau unterscheiden kann. In Kil's Colosseum sind 7 Mikrophone (System Patterson) am Orchester und der Galerie angebracht und können die Uebertragungen von den Zuhörern im Glaspalaste, nach welchem 10 Leitungsdrähte geführt sind, gleichzeitig von 15 Personen vernommen werden. Die Vorrichtungen zu den Uebertragungen vom Gärtnerplatztheater nach dem Glaspalaste sind noch nicht vollständig fertig; es werden in diesem Theater nach System Tenner die Mikrophone wie im Hoftheater aufgestellt und nach dem Glaspalaste 10 Leitungsdrähte geführt. Die Aufführungen an diesem Theater können von 15 Personen gleichzeitig gehört werden.

Haftpflicht.

v. O. **Begriff des Betriebes einer Eisenbahn im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes. Beladen stillstehender Eisenbahnwagen auf einer Zwischenstation.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach der gegebenen thatsächlichen Feststellung ereignete sich der in Frage stehende Unfall, als auf der Station K. eine mehr als 8 Ctr. schwere Kiste über ein Schienengeleise und einen Perron getragen wurde, um in einem Güteruge verladen zu werden, welcher eben angekommen war und nach einem Aufenthalte von etwa 5 Minuten wieder abgehen sollte. Das Ober-Landesgericht zu München ist der Ansicht, es habe dieser Unfall nicht beim Betriebe der Eisenbahn stattgefunden, weil ein Zusammenhang mit den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren nicht ersichtlich sei, insbesondere auch nicht angenommen werden könne, dass die fragliche Verrichtung in aussergewöhnlicher und gefährdender Eile habe vollzogen werden müssen. — Diese Ansicht erscheint rechtsirrthümlich; sie beruht auf einer zu engen Auslegung der Bestimmung im § 1 des Haftpflichtgesetzes. — Von der Rechtsprechung ist anerkannt, dass, wenn im § 1 a. a. O. ganz allgemein vom „Betriebe einer Eisenbahn" die Rede ist, diese Ausdrücke nicht in dem vollen Umfange zu nehmen sind, wie ihn der Wortlaut zulassen würde, dass vielmehr nur derjenige Theil des Betriebes gemeint sei, dessen besondere Gefährlichkeit die strengen, selbst für den Zufall haftbar machenden Bestimmungen des Gesetzes rechtfertigt und im Hinblicke auf welchen diese gegeben sind. — Wenn dabei gefordert wird, dieser Betrieb müsse sich durch die dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren kennzeichnen, so ist dies nicht so zu verstehen, dass diese Gefahren dem Eisenbahnbetriebe ausschliesslich eigen sein müssen, dass sie nicht in gleicherweise auch anderswo vorkommen können, denn bei dieser Auffassung würde selbst der Fall einer Dampfkesselexplosion auszunehmen sein, da er in gleicher Weise auch bei anderen Dampfmaschinen sich ereignen kann. Gemeint ist nur, es müsse eine der mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren vorliegen, welche das Gesetz im Auge hatte und dass Theile des Betriebes im weitesten Sinne, bei denen solche Gefahren völlig mangeln, zum Betriebe im engeren Sinne des § 1 a. a. O. überhaupt nicht zu rechnen sind. — Bei dieser einschränkenden Erklärung einer allgemein lautenden Gesetzesbestimmung ist jedoch Mass zu halten und nur soweit zu gehen, als es zweifellos im Willen des Gesetzes begründet erscheint. Wenn es daher auch gerechtfertigt ist, das Aufladen oder Abladen von Frachtgütern bei stillstehenden Bahnwagen unter Umständen, ja der Regel nach, als zum Betriebe im engeren Sinne gehöhrig nicht zu erachten, so würde es doch zu weit gehen, anzunehmen, es müsse dies unter allen Umständen der Fall sein, insbesondere auch dann, wenn diese Verrichtungen zu einer Zeit vorgenommen werden, während deren der betreffende Bahnzug auf einer Zwischenstation vorübergehend anhält. — Der Verkehr der Bahnzüge auf der Bahn zum Zwecke der Beförderung von Personen und Gütern ist gerade derjenige Vorgang, welchen das Haftpflichtgesetz (im Einklange mit § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1828) vorzugsweise im Auge hat, wenn es vom Betriebe einer Eisenbahn spricht und es kann nicht als dem Willen des Gesetzes entsprechend angesehen werden, dass dieser Betrieb jedesmal als unterbrochen zu gelten habe, wenn der Bahnzug auf einer Zwischenstation anhält, und zwar um so weniger, als der Eisenbahnbetrieb es mit sich bringt, dass Alles, was während des immer nur verhältnissmässig kurzen Aufenthalts eines solchen durchgehenden Zuges zwecks der Abfertigung desselben vorgenommen wird, mit Präzision und Eile zu geschehen hat (Entscheid. Bd. III. No. 11 S. 19). Ist hiernach davon auszugehen, dass zur Zeit, als der in Frage stehende Unfall sich ereignete, ein Betrieb der Eisenbahn im Sinne des § 1 a. a. O. stattfand, so kann auch nicht bezweifelt werden, dass der allerdings erforderliche ursächliche Zusammenhang zwischen diesem Betriebe und dem Unfalle anzunehmen sei, denn die Verrichtung, welche den Unfall veranlasste, bezweckte die Beladung des auf der Durchfahrt begriffenen und nur vorübergehend stillhaltenden Güterzuges. — Es liegt insofern sogar eine dem Eisenbahnbetriebe eigenthümliche Gefahr vor, als ein ungewöhnlich schweres Frachtgut über Schienengeleise und einen Perron zu tragen war." (Erk. d. II. Civilsen. des Reichsger. vom 20. Januar 1882 in Sachen B. (Kl.) wider Fiscus (Bekl.) Rep. II 443/81; Entsch. Bd. VI S. 37 ff.)

Literatur.

Ingenieur-Kalender von H. Fehland, früherem Eisenbahnmaschinenmeister, Eisenhütten-Ingenieur, Dampfkesselfabrik- und Eisenwerksbesitzer etc. Jahrgang 1883. Preis 3,20 *M.* Derselbe ist soeben im Verlage von Julius Springer in Berlin erschienen und zeigt derselbe wieder viele praktische Verbesserungen. Insbesondere hat das Cap. XIV. „Mahlmühlen" eine vollständige Umarbeitung erfahren, welche bei der heutigen Vervollkommnung des Mahlverfahrens geboten war.

Von sonstigen Verbesserungen des Kalenders sind aufzuführen: Einschiebung von Tabellen zur Berechnung des Gewichts von Schraubenbolzen, Nieten und Zahnrädern; Gewichtstabellen für Ketten, sowie gerade und gekümpelte, gekrämpte Kesselböden; Tabellen über Röhrenkessel und über den Dampfverbrauch der Dampfmaschinen verschiedenen Systems.

Wenn auch nach der Neubearbeitung im letzten Jahrgange das Cap. IX. „Hüttenwerke" im Allgemeinen wiedergegeben werden konnte, so hat dasselbe doch in den einzelnen Abtheilungen nicht unwesentliche Bereicherungen, sowie diejenigen Aenderungen erfahren, welche im Laufe des Jahres sich als nothwendig herausstellten.

Mehrseitig geäusserten Wünschen entsprechend, ist dem Kalender eine grosse Tabelle über den Umfang und Inhalt von Kreisen für den Durchmesser 1 — 1000 extra beigegeben worden.

Die Verlagshandlung hat der Ausführung und dem Einbande des Taschenbuches die grösste Sorgfalt gewidmet, auch das Aufschlagen der am meisten gebrauchten mathematischen Tabellen insofern erleichtert, als diese jetzt direct dem Inhaltsverzeichnisse folgen und der Terminkalender nebst angehängtem Papier hinter den Text, zu dem Schreibhefte, verlegt worden sind.

Eine wohlwollende Aufnahme und weitere Verbreitung wird dem bereits bewährten Kalender nicht fehlen.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich; herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt, dritter Jahrgang (1882), im Verlage von Puttkammer und Mühlbrecht, Berlin, 1882. 186 Seiten, 8.

Die Ergebnisse der statistischen Erhebungen über Zustände und Verhältnisse im Deutschen Reiche werden bekanntlich in Nachweisungen unter dem Gesammttitel: „Statistik des Deutschen Reiches" in Monatsheften veröffentlicht. Die Veröffentlichung erfolgt durch die für die Bearbeitung der Statistik bestimmte Reichsbehörde: das Kaiserliche statistische Amt.

Das statistische Jahrbuch erscheint erst seit dem Jahre 1880. Dasselbe hat den Zweck, die hauptsächlichsten Ergebnisse der in dem umfangreichen, bis jetzt einige 40 Bände umfassenden Quellenwerke enthaltenen Statistik des Deutschen Reiches in kurzen, leicht verständlichen und vergleichbaren Uebersichten zur allgemeinen Kenntniss zu bringen. Der vorliegende III. Jahrgang schliesst sich nach Inhalt und Form den beiden früheren Jahrgängen im Wesentlichen an, die Resultate der neuesten Erhebung, namentlich die Ergebnisse der Volkszählung vom Jahre 1880 enthaltend.

Durch die Gleichmässigkeit in der Form wird der Gebrauch des Buches sehr erleichtert und sein Nutzen erhöht. Seinem Inhalte nach bietet das Werk reichhaltiges Material zur Beantwortung der wichtigsten Fragen, welche das volkswirthschaftliche Leben des Deutschen Reiches betreffen. Es werden darin in 15 Abschnitten folgende Gegenstände einer eingehenden statistischen Betrachtung unterzogen:

I. Flächeninhalt und Stand der Bevölkerung des Deutschen Reiches, II. Bewegung der Bevölkerung, III. Bodenbenutzung und Ernten, IV. Viehstand, V. Production der Bergwerke, Salinen und Hütten, VI. Gewerbe, VII. Handel des Deutschen Zollgebietes mit dem Auslande, VIII. Geld- und Creditwesen, IX. Verkehr und Verkehrsstrassen, X. Verbrauchsberechnungen, XI. die Wahlen zum Deutschen Reichstage, XII. Justizwesen, XIII. Medicinalwesen, XIV. Kriegswesen, XV. Finanzwesen. Dem Werke sind noch beigefügt: drei kartographische Darstellungen vom Deutschen Reiche in Betreff des Rindvieh-Bestandes im Verhältniss zur Gesammtfläche, zur landwirthschaftlichen Fläche, zur Bevölkerung.

In welcher Ausführlichkeit die Gegenstände behandelt werden, ergiebt sich beispielsweise aus den Tabellen zu Abschnitt I. Dieselben erstrecken sich 1. auf Flächeninhalt, Bevölkerung, bewohnte Gebäude, Haushaltungen am 1. December 1880; 2. auf die Volkszahl der einzelnen Deutschen Staaten in ihrem jedesmaligen Territorialbestande nach den Zählungen seit 1816; 3. auf das Wachsthum des Deutschen Reiches nach den Zählungen seit 1871 und nach der Bevölkerung seit 1816; 4. auf die Bevölkerung des Reiches, des Zollgebietes, der Steuergemeinschaften und der Armeecorps-Bezirke; 5. auf die Vertheilung der Bevölkerung nach Grössenclassen der Wohnorte am 1. December 1880, und endlich 6. auf ein werthvolles alphabetisches Verzeichniss

aller Orte von mehr als 10 000 Einwohnern am 1. December 1880, unter Angabe der Einwohnerzahl eines jeden Ortes.

Ebenso interessant sind u. A. die Uebersichten zu Abschnitt IX über Verkehr und Verkehrsstrassen, zu Abschnitt X über den Verbrauch von Tabak im Deutschen Zollgebiete, von Salz, Zucker, Branntwein, Bier, Roheisen, Zink, Blei, Stein- und Braunkohlen, von einigen nur vom Auslande erzeugten Artikeln für 20 Jahre, und von baumwollenen Garnen für 26 Jahre.

Den Nachweisungen sind zum besseren Verständniss die nöthigen Erläuterungen beigefügt und sind für ein tieferes Eingehen in die betreffenden Gegenstände Hinweise auf die Quellenwerke jeder Tabelle beigegeben. Was dem Werke erhöhten Werth verleiht, ist die Zuverlässigkeit in den Angaben, welche von Behörden und Beamten auf Grund unmittelbarer Ermittelungen geliefert werden. Das Statistische Jahrbuch ist daher geeignet, sichere Unterlagen für die Beurtheilung einer Menge auf das Deutsche Reich bezüglicher nationalöconomischer Fragen zu gewähren.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Ostdeutsch-Böhmischer Verbandverkehr. Am 15. September cr. tritt zum Ostdeutsch-Böhmischen Verbandtarif, Theil II Heft 2 vom 1. December 1880 der Nachtrag III, enthaltend Tarifberichtigungen, in Kraft. Diejenigen neuen Sätze im Verkehre mit Eger und Franzensbad, welche Erhöhungen herbeiführen, treten jedoch erst am 1. November d. Js. in Geltung.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den bekannten Dienststellen käuflich zu haben. Breslau, den 12. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, für die übrigen Deutschen Verband-Verwaltungen. (1742)

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandverkehr. Am 1. November d. J. tritt zum obigen Verbandtarif, Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) vom 1. October 1881 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält berichtigte, (theils ermässigte, theils erhöhte) Frachtsätze des Ausnahmetarifs A. (Getreide etc.), B. (Kleie etc.) und C. (Säcke), die Aufnahme der Stationen der Rakos-Ujszászer Linie der U. St. E. in den Ausnahmetarif A. (Getreide etc.) und C. (Säcke) und die Aufhebung der directen Sätze der Ausnahmetarife A., B. und C. zwischen der Neu-Szönyer Linie, (Uj. Szöny, Raab und Wieselburg) und Jägerndorf und Ziegenhals.

Druckexemplare des Nachtrags sind vom 5. October bei den bekannten Dienststellen käuflich zu haben. Breslau, den 7. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, für die übrigen Deutschen Verbandsverwaltungen. (1743)

Deutsch - Italienischer Güterverkehr. Unter Aufhebung des ab 1. October 1880 giltigen Tarifes für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr via Brenner nebst sämmtlichen hierzu erschienenen Nachträgen tritt am 1. October cr. der Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifes via Peri - Brenner und Pontebba, sowie via Chiasso-Gotthard in Kraft.

Derselbe enthält die Tariftabellen für den Verkehr via Peri - Brenner und via Pontebba und ist nur für jene Relationen anwendbar, für welche die dem Tarife vorgedruckte Instradirungstabelle (Seite 1 bis 8) Taxberechnung und Instradirung via „Brenner" vorschreibt.

Bezüglich des Theiles I und des Theiles III der Tarife für den Gesammtverkehr zwischen Deutschland und Italien via Gotthard, Brenner und Pontebba wird auf das Ausschreiben vom 2. l. Mts. No. 58859 (Verordnungs- und Anzeigeblatt No. 66) verwiesen.

Theil II des Tarifes ist um den Preis von 2 *M.* pro Exemplar bei der Regieverwaltung der unterfertigten Stelle zu beziehen. München, den 10. September 1882. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (1744)

Vom 15. d. Mts. ab kommen im **Rheinischen Nachbar-Güterverkehr** directe Frachtsätze für die Stationen Hemer, Milspe-Thal und Vörde des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld zur Einführung. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, den 10. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrhein.). (1745)

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. September cr. ist zum Sommer-Saisontarif, gültig vom 20. Mai bis 30. November d. J. ein Berichtigungsblatt erschienen und enthält Aenderung der Kürzungsbeträge des Specialtarifs I im Verkehr mit Györ p. p., Budapest p. p. und Pressburg, sowie Ermässigung der Taxen des Ausnahmetarifs 9 während der Schifffahrts-Saison auf der Donau im Verkehr mit Wien p. p. Köln, den 12. September 1882. Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische). (1746)

Für die Beförderung von Langholz wird im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch) einerseits und Stationen der Niederländischen Staats-, Niederländischen Central-, Holländischen, Niederländischen Rhein- und Nordbrabant-Deutschen Bahn andererseits mit Gültigkeit vom 15. September bis Ende December d. J. ein Ausnahmetarif eingeführt, nach welchem die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II für Langholz mit der Massgabe Anwendung finden, dass bei Verladung auf einem Paar Schemelwagen oder Kuppelwagen die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg, zu entrichten ist.

Für welche Relationen der Ausnahmetarif zur Anwendung kommt, ist auf den Güterexpeditionen der bezeichneten Eisenbahn-Directionsbezirke zu erfahren. Elberfeld, den 9. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der Königlichen Eisenbahndirectionen (rechtsrheinischen und linksrheinischen) zu Köln. (1747)

Mit Gültigkeit vom 15. September cr. ab tritt der Nachtrag III zum Tarif für den Güter-Verkehr zwischen den Directionsbezirken Frankfurt a/M.-Magdeburg in Kraft, durch welchen die Haltestelle Griefstedt, Bezirk Magdeburg, in den Verkehr aufgenommen wird.

Das Nähere ist auf den Güter-Expeditionen zu erfahren. Frankfurt a/M., den 8. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (1748)

Oberschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Mit dem 15. d. M. tritt zum Ausnahme-Tarif vom 15. Januar 1879 für Oberschlesische Steinkohlentransporte von den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach der Märkisch-Posener Bahn ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen von Posen bis Sternberg bezw. Züllichau und kann von den betheiligten Stationen bezogen werden. Breslau, den 11. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Königliche Eisenbahn - Direction Berlin. (1749)

Im Niederländisch-Norddeutschen Eisenbahnverbande kommen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehre zwischen den Stationen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen einerseits und den Stationen Arnheim, Groningen, Harlingen, Leeuwarden und Zwolle der Niederländischen Staatsbahn, Utrecht der Niederländischen Centralbahn und Alkmaar, Amersfoort, s'Gravenhage und Leiden der Holländischen Bahn andererseits directe Frachtsätze mit sofortiger Gültigkeit zur Einführung.

Näheres ist bei den oben genannten Stationen zu erfahren. Braunschweig, den 12. September 1882. Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1750)

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Mährisch - Vorarlberg-Schweizerischer Getreide - Verkehr. Mit 1. September 1882 tritt ein Uebernahmetarif für die Beförderung als gewöhnliches Frachtgut von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie von Oelsaaten, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner von gebrauchten Mehl- und Getreidesäcken in jeder Quantität zwischen Stationen der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Mährisch-Schlesischen Nordbahn einerseits und Lindau, Vorarlberg und der Schweiz andererseits in Wirksamkeit.

Hierdurch werden die für den Getreideverkehr der betreffenden Oesterreichischen Stationen mit Lindau im Mährisch-Böhmisch - Bayerisch - Vorarlberger Gütertarifheft No. V vom 20. August 1880 enthaltenen Frachtsätze aufgehoben. Für die Direction: Der Directionsrath. (1751)

Zu den vom 10. Februar 1882 bezw. 1. Juni 1881 ab gültigen Ausnahme-Tarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Bezirke Köln (rechtsrh.) und Elberfeld bezw. von Station Dortmund D. G. E. nach Oldenburgischen Stationen treten am 15. d. Mts. Nachträge in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Heidmühle und Quakenbrück der Oldenburgischen Bahn, sowie Berichtigungen etc.

Näheres ist auf den Verbandstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. Oldenburg, 1882 September 9. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahn - Direction. Schmidt. (1752 B & W)

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Oldenburgischen und Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Elberfeld, gültig vom 1. April 1882, tritt am 1. n. M. der Nachtrag III in Kraft, enthaltend anderweite (ermässigte) Tarifsätze für Station Lüdenscheid und Tarifsätze für die aufgenommenen Stationen

Hemer, Littfeld, Milspe-Thal und Vörde des Directionsbezirkes Elberfeld, sowie Berichtigungen etc.

Sämmtliche Sätze werden, mit Ausnahme derjenigen für Littfeld, schon jetzt in Anwendung gebracht.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. Oldenburg, 1882, September 11. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahn - Direction. Ramsauer. (1753 B & W)

In Abänderung unserer Bekanntmachungen vom 21. Mai cr., betreffend die Einführung eines ermässigten Ausnahmetarifs pro 1. Juni bis incl. 12. October cr. neuen Styls für Flachs-, Heede- und Wergsendungen bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg pro Frachtbrief, insoweit die Quantitäten durch 10 000 theilbar sind, im Verkehr von den Russischen Stationen Antonopol, Dünaburg (St. P. W. E.), Iwanowka, Ostrow, Pskow und Riechiza nach den Nichtrussischen Flachsstationen des rubricirten Verbandes, einschliesslich des Verkehrs nach den Schlesischen Stationen des Flachs-Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1882 n. St., wird bestimmt, dass für die Beförderungsstrecken ab Schnittpunkt östlich bei Beladung der Wagen unter 5 000 kg die volle Fracht für mindestens 5 000 kg pro Wagen erhoben wird, und dass für das 6 000 kg pro Wagenladung übersteigende Gewicht die Hälfte der bezüglichen Frachtsätze zur Berechnung zu ziehen ist.

Vorstehende abändernde Bestimmung tritt vom 1. September 1882 neuen Styls in Kraft. Bromberg, den 6. September 1882. Königl. Eisenbahndirection. (1754 J)

Am 16. September cr. tritt zum Tarif für den Preussisch-Oberschlesischen Verbandverkehr der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält:

1. Die Aufnahme von Cüstriner Vorstadt, Matheninken und Dt. Eylau Stadt als Verbandstationen;

2. Einführung directer Sätze zwischen Collin O. S. E. einerseits und Mlecewo, Nicolaiken, Riesenburg und Rosenberg andererseits für den generellen Verkehr, sowie Cüstriner Vorstadt einerseits und Collin und Dölitz für A 2 und Specialtarif III;

3. Ermässigte Frachtsätze zwischen Arnswalde und Dölitz einer- und vorgenannten Stationen der M. Ml. E. andererseits;

4. Aufhebung und Uebertragung der Frachtsätze zwischen Stargard i/Pomm. und den vorgenannten Stationen der M. Ml. E.;

5. Erweiterung des Ausnahmetarifs 5 für Holz des Specialtarifs II durch Aufnahme von Berlin Schles. Bahnhof;

6. Aufhebung und Uebertragung der Frachtsätze zwischen Lebus und Podelzig einerseits und Stationen der R. O. U., B. S. F. und P. C. E. andererseits;

7. Anderweite Frachtberechnung im Verbande für den Verkehr mit Graetz M. P. E. (bereits unterm 18. v. Mts. publicirt).

Durch die sub 4 und 6 erfolgende Uebertragung tritt eine Tariferhöhung nicht ein.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,10 *M.* von unseren Billetexpeditionen zu beziehen. Bromberg, den 7. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1755 J)

Mit dem 15. September d. J. treten im Staatsbahntarif Bromberg - Berlin zwischen Cüstriner Vorstadt, Station des Eisenbahn - Directionsbezirks Bromberg einer- und sämmtlichen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits directe Frachtsätze in Kraft.

Dieselben sind bei den Verbandstationen der vorgenannten Verwaltungen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 10. September 1882. Königliche Eisenbahndirection im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1756 J)

Hanseatisch - Pommerscher Verband. Gleichwie im Staatsbahngütertarif der Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirke Hannover und Berlin, resp. im Hamburg-Pommerschen Verbande, so wird auch im rubricirten Verbande der Eilgutfrachtsatz zwischen Casekow und Hamburg mit Wirkung vom 12. October cr. von 7,10 *M.* auf 7,70 *M.* pro 100 kg berichtigt. Berlin und Hamburg, 13. September 1882. Direction der Berlin - Hamburger Eisenbahngesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen. (1757)

Am 15. September cr. tritt zum Tarif für den **Leipzig - Magdeburg - Niederdeutschen Eisenbahnverband** vom 1. Mai 1878 der Nachtrag 14 in Kraft, welcher unter Anderem die auf dem Instructionswege bereits eingeführten neuen Frachtsätze zwischen Karstädt einerseits und Wulfen andererseits enthält.

Der qu. Nachtrag kann zum Preise von 0,05 *M.* pro Exemplar durch die Verbandstationen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 14. September 1882. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zugleich Namens der übrigen Verbandsverwaltungen. (1758)

Mit Giltigkeit vom 15. September bis 30. November 1882 ist ein Nachtrag I zu dem **Saisontarife des Thüringisch - Sächsisch - Ungarischen Verbandes** erschienen, welcher Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Ungarischen Nordostbahn enthält und von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden kann. Dresden, am 15. September 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1759)

Mit sofortiger Gültigkeit sind in unserm Localverkehr die Tarifsätze zwischen Hanau einerseits und verschiedenen Stationen des Betriebsamts Wiesbaden andererseits ermässigt.

Das Nähere ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Frankfurt a/M., den 12. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1760)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 15. Septbr. cr. tritt ein Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlentransporte in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen von Stationen der Rechte - Oder - Ufer - Eisenbahn nach solchen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn (excl. Stargard) in Kraft. Druckexemplare des Tarifs sind auf den Verbandsstationen zu haben. Breslau, den 14. September 1882. VI. 4065. Direction. (1761)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zwischen Hof, Station der Königlich Sächsischen Staatsbahn und der diesseitigen Station Saalfeld sind für den Transport lebender Thiere etc. directe Frachtsätze in Kraft getreten.

Auskunft ertheilen die genannten Expeditionen. Erfurt, den 9. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1762)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Am 1. November d. J. treten an Stelle der zur Zeit bestehenden Frachtsätze für den Eil- und Stückgutverkehr zwischen Schmiedefeld (B. S. F.) einerseits und Hamburg (B. H. und H. St.), Lübeck (L. B. und M. F. F.), Lüneburg (B. H. und H. St.) und den übrigen nördlichen Stationen des Directionsbezirks Hannover, sowie den Stationen der Oldenburgischen Eisenbahn andererseits neue erhöhte Sätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbureau der Staatseisenbahn-Verwaltung hierselbst (Bahnhof Alexanderplatz). Berlin, den 12. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1763 J)

Der Tarif vom 15./27. November 1879 für directe Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsamen sowie für leere gebrauchte Säcke zwischen einzelnen Stationen der Löbau-Romnyer Eisenbahn und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg sowie Station Pillau der Ostpreussischen Südbahn und Frankfurt a/O. des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin via Wirballen nebst Nachträgen I und II sowie der zugehörige Anhang nebst Nachtrag I zu letzterem treten am 1. October 1882 neuen Styls ausser Kraft, und kommt von gedachtem Tage ab die II. Ausgabe des genannten Tarifs sowie die II. Ausgabe des Anhanges zu demselben mit theilweise ermässigten Frachtsätzen für die obigen Artikel zur Einführung.

Exemplare der II. Ausgabe des genannten Tarifs sowie der II. Ausgabe des Anhanges zu demselben sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 7. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1764 J)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Verband. Zum Tarif vom 1. October 1878 tritt mit dem 16. September cr. der Nachtrag 25 in Kraft, welcher unter Anderem anderweite Ausnahmetarifsätze für Petroleum und rohe Baumwolle enthält. Die im qu. Nachtrage enthaltene Erhöhung (Petroleumfrachtsatz für Lindau) tritt erst mit dem 31. October cr. in Kraft. Der Nachtrag kann zum Preise von 0,05 *M.* pro Exemplar von den betheiligten Stationen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 15. September 1882. Namens der Verbandsverwaltungen Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (1765)

2. Eröffnungen etc.

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Am 17. resp. 18. d. Mts. werden unsere neu errichteten Haltestellen Schönwald und Costau, erstere zwischen Kreuzburg und Pitschen, letztere zwischen Pitschen und Lenka gelegen, für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Sendungen dahin werden nur frankirt, Sendungen von dort nur unfrankirt und ohne Nachnahmebelastung zur Beförderung angenommen.

Tariftabellen sind bei unserer Ober-Güterverwaltung zu haben. Posen, den 14. September 1882. Die Direction. (357)

3. Personenverkehr.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. — K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. October 1882 tritt der Nachtrag IV zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Allgemeine Bestimmungen und die ermässigte Gebührenberechnungs-Tabelle für Tour- und Retourbillets.

2. Preise und allgemeine Bestimmungen für Abonnements- und Schülerkarten.

3. Regulirte Entfernungen zwischen einigen Stationen der Strecke: Reichenberg-Tannwald.

Durch diesen Nachtrag werden die im Haupttarife vom 1. Februar 1878 enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen und die Gebührenberechnungs-Tabelle für Tour-

und Retourbillets (Seite 49—51), sowie alle speciell publicirten Preise für Tour- und Retourbillets aufgehoben.

Der erwähnte Nachtrag ist im Administrationsgebäude der Nordwestbahn (Drucksorten-Depôt) und in sämmtlichen Stationen zum Preise von 10 Kreuzer zu beziehen. Wien, im September 1882. Die Generaldirection. (352)

4. Ausloosungen.

Werra-Eisenbahn. Bei der heute in Gegenwart eines Beamten des hiesigen Herzoglichen Amtsgerichts erfolgten zweiten Ausloosung der Werrabahn-Prioritätsobligationen I. Emission behufs deren Tilgung sind folgende Nummern gezogen worden:

13 Stück Abtheilung A. à 1 500 *M.*

No. 36 308 749 761 1323 1409 1464 1533 1651 1656 1806 2212 2298.

25 Stück Abtheilung B. à 600 *M.*

No. 83 499 726 816 877 923 1065 1100 1171 1260 1369 1639 1857 1951 2939 3236 3239 3403 3476 3848 4059 4074 4455 4528 4820.

50 Stück Abtheilung C. à 300 *M.*

No. 218 265 409 453 594 796 1045 1064 1556 1728 1800 2064 2174 2335 2336 2967 2980 3083 3167 3927 4124 4167 4378 4415 4537 4563 4974 5052 5201 5305 5369 5475 5695 5704 5746 5815 6300 6422 6867 6997 7178 7280 7408 7677 8422 8586 8847 8943 9148 9553.

Die Rückzahlung des Nominalwerths dieser Obligationen findet vom 31. September d. J. an statt, mit welchem Zeitpunkte ihre Verzinsung aufhört,

bei unserer Hauptcasse hier,
bei unseren sämmtlichen Billetexpeditionen (nach vorheriger Anmeldung),
bei der Mitteldeutschen Creditbank hier und deren Filialen in Berlin und Frankfurt a/M.,
der Coburg-Gothaischen Creditgesellschaft in Coburg,
der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig,
den Herren Platho und Wolf in Berlin,
dem Herrn Jacob Landau daselbst,
den Herren Gross und Oberländer in Frankfurt a/M.,
den Herren Becker & Comp. in Leipzig,
den Herren Alfred Seeligmann & Comp. in Karlsruhe,
der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart,
den Herren Rüderer & Comp. in München und
den Herren Bloch & Comp. in Nürnberg und München

gegen Rückgabe der Obligationen und der Coupons 19 und 20, sowie der Talons.

Der Betrag etwa fehlender Coupons wird am Capitalbetrage gekürzt.

Zugleich fordern wir die Inhaber der nachstehend verzeichneten, am 1. September 1881 ausgeloosten Werrabahn-Prioritätsobligationen, welche bereits vom 1. Januar cr. an zinslos, daher mit Coupons 17—20 und Talons zurückzugeben sind, zur Erhebung der Nominalbeträge auf:

Abtheilung A. à 1 500 *M.* No. 2034 2119.
Abtheilung B. à 600 *M.* No. 397 1794 1970 und 3071.
Abtheilung C. à 300 *M.* No. 1154 1412 1933 1936 2990 3640 4674 5374 6268 7982 und 9165.

Meiningen, den 7. September 1882. Die Direction und der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahngesellschaft. (1353)

5. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn - Gesellschaft. Zur weiteren Ausführung des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36), fordern wir im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. B. Serie A. der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (Gotha-Leinefelde) auf, diese Actien **vom 1. October d. J. ab** gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptcasse hierselbst oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin (Leipziger Platz No. 17) einzureichen. Es wird für je eine Actie Lit. B. Serie A. à 300 *M.* eine Staatsschuldverschreibung der vierprocentigen consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 300 *M.* unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 *M.* 50 *₰* pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 *M.* ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Appoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind daher die Dividendenscheine für das Jahr 1882 und die folgenden Jahre No. 16—20 nebst Talons mit einzuliefern. Für die fehlenden Dividendenscheine werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. October 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interimsquittung ausgehändigt werden.

Zur raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses Geschäfts empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien nebst dazu gehörigen Dividendenscheinen No. 16—20 und Talons, ebenso alle darauf bezügliche Correspondenz, sind direct an unsere Hauptcasse hier oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptcasse in Berlin — nicht aber unter der Adresse der unterzeichneten Direction — einzusenden.

2. Jeder einzelnen Sendung ist das vorgeschriebene Nummernverzeichniss in duplo beizufügen, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptcassen in Berlin und Erfurt, wie auch von den Billet-Expeditionen unserer grösseren Stationen unentgeltlich verabfolgt werden.

Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In einem der beiden Nummernverzeichnisse ist die vorgedruckte Empfangsquittung ordnungsmässig zu vollziehen und die Werthsdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Für grössere Posten von Actien, welche der Besitzer derselben zum Umtausche persönlich in Erfurt zu präsentiren beabsichtigt, ist zuvor der Tag und die Stunde mit der Hauptcasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (323)

6. Submissionen.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn. Die Ausführung der Erdarbeiten für die Neubaustrecke Rosenberg-Lublinitz soll in 4 Loose getheilt in öffentlicher Submission vergeben werden.

Loos V enthält 189 000 cbm, Loos VI 109 000 cbm, Loos VII 100 000 cbm und Loos VIII 133 000 cbm Erdbewegung. Die Pläne, Erdberechnungen und Massendispositionen liegen in unserem technischen Bureau, Berlinerstrasse 76 hier, zur Einsicht aus. — Bedingungen nebst Offertenformularen sind ebendaselbst zu erhalten, werden jedoch nur an solche Unternehmer abgegeben, deren Qualification bekannt ist, oder genügend nachgewiesen wird.

Offerten sind bis Donnerstag, den 28. September 1882, Vormittag 11 Uhr bei uns einzureichen. Breslau, den 11. September 1882. Direction. (350)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Die Lieferung von 1 300 000 kg Flussstahlschienen, sowie des Bedarfs an Kleineisenzeug und zwar:

13 400 Stück diverse Laschen,
37 000 „ Unterlagsplatten,
33 000 „ Laschenbolzen, 1600 Stosswinkel,
100 000 „ Hakennägel, 170 000 Schienenschrauben

soll im Submissionswege vergeben werden.

Preisofferten sind versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift:

„Submission auf Flussstahlschienen resp. auf Kleineisenzeug“

zu dem auf

Dienstag, den 26. September cr., Vormittags 10 Uhr für Schienen und 11 Uhr für Kleineisenzeug, anberaumten Termin (Verwaltungsgebäude auf unserem hiesigen Bahnhofe, Zimmer 43) einzureichen. Die Lieferungsbedingungen für Schienen resp. Kleineisenzeug können in unserer Registratur, Zimmer 35, eingesehen, auch von da gegen Erstattung von je 1 *M.* Copialien bezogen werden. Breslau, den 12. September 1882. Directorium. (354)

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Die Lieferung von 9 Stück Tender-Locomotiven für Omnibuszüge soll vergeben werden.

Termin: Donnerstag, den 28. September 1882.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 3 *M.* vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 9. September 1882. Maschinentechnisches Bureau. (355 J)

7. Vacanzen.

Ein Techniker, im Eisenbahnwagenbau bewandert, wird zum baldigen Antritt für das technische Bureau der unterzeichneten Verwaltung gesucht.

Bewerbungen unter Beifügung von Zeugnissen werden schriftlich erbeten. Chemnitz, am 13. September 1882. Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen. (356 J)

Privat-Anzeigen.

Ein junger **Maschinenbauer**, welcher seit Abgang von der Gewerbeschule ca. 5 Jahre practisch gearbeitet hat, wünscht zu seiner weiteren theoretischen Ausbildung bei bescheidenen Ansprüchen Beschäftigung als Zeichner und erbittet gef. Offerten sub **H. B. i. d. Exp. d. Bl.**

Wichtig für Beamte
aller Categorien ist es, mit ihren Collegen allerorts in einem geistigen Verkehr zu bleiben, zumal, wenn es ihnen dadurch ermöglicht ist, fördernd und anregend auf den ganzen Beamtenstand zu wirken und, selbst Belehrung und Anregung empfangend, zum Wohl des grossen ganzen Beamtenstandes mitzuwirken. Ein Mittel zu diesem Zwecke bietet die bereits im fünften Jahrgange erscheinende „**Deutsche Beamten-Zeitung**", welche den Interessen des ganzen Beamtenstandes gewidmet, durch ihre objective Haltung sich einen massgebenden Einfluss auf die politische Presse sichert und durch ihre gediegene wissenschaftliche Haltung jedem Gebildeten Interesse abnöthigt. Förderung und Hebung des Beamtenstandes, das ist ihre Aufgabe; sie kann derselben aber nur zum allgemeinen Nutzen gerecht werden, wenn sie durch Abonnement von allen Beamtenkreisen kräftig unterstützt wird und einen noch grösseren Leserkreis als bisher um sich schaart.

Man abonnirt auf die „Deutsche Beamten-Zeitung" zum Preise von 80 Pfennigen pro Vierteljahr bei jeder Buchhandlung sowie durch den Verlag von E. H. Friedrichs, Berlin W., Schwerinstr. 11, welche auf Wunsch Probenummern gratis und franco versendet.

Dieser Nummer liegt ein Prospect der Verlagsbuchhandlung von Julius Maier in Stuttgart bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 73. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. September 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich vom 23. September cr. ab: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Der Abnahme-Commissar.

(Nach dem „Scientific American.")

Auf Walzwerken und in Maschinenfabriken ist der die gefertigten Arbeiten abnehmende Beamte des Bestellers, der Abnahme-Commissar (der Kürze wegen im Nachstehenden Controleur genannt) eine allbekannte und wohlbeachtete Persönlickeit.

Seine Pflicht ist die Güte der zu einer bestimmten Lieferung zu verwendenden Materialien zu prüfen, sowie die Arbeit in den verschiedenen Darstellungsperioden derart zu überwachen, dass das Ganzfabrikat die im Lieferungsvertrage festgesetzte Beschaffenheit erhält.

Von den Lieferanten wird der Controleur als bete noir angesehen, von seiner guten Laune hängt fast lediglich die Abwickelung des Geschäfts ab und werden deshalb alle Kunstgriffe, erlaubte und unerlaubte, angewendet, um sich mit ihm auf guten Fuss zu stellen und ihn bei guter Laune zu erhalten.

Es giebt ebensoviel verschieden geartete Controleure, wie verschiedene Contracts-Bedingungen, vernünftige und unvernünftige.

Das „Design and Work" zu London classificirt diese Persönlichkeiten folgendermassen:

Da ist zuerst der anständige, sachkundige und gediegene Controleur, dessen Streben, ja Vergnügen es ist, wenn er sieht, dass der Fabrikant seinen Verpflichtungen l o y a l nachkommen w i l l, letzteren in aller Weise mit Rath und That bei der contractmässigen Herstellung der Objecte zu Hilfe zu kommen, und nicht die Arbeit durch kleinliche Nörgeleien zu stören.

Solche Männer auf dem Werke zu haben, ist ein grosses Glück; sie fördern die Interessen des B e s t e l l e r s und L i e f e r a n t e n, ja ersparen dem letzteren in vielen Fällen die Kosten eines Ober-Aufsehers, Vorarbeiters oder leitenden Werkführers.

Leider giebt es sehr viele Controleure, welche in keiner Weise den ebengenannten ähneln, deren ganzes Sinnen und Trachten vielmehr dahingeht, dem Lieferanten so viel Last und Schaden zuzufügen wie möglich und die Arbeit dadurch stören, dass sie sich in die geringfügigsten Details der Fabrikation, wenn auch nur aus Eigensinn und Grössenwahn einmischen.

Diese Leute sähen es am liebsten, wenn nach ihren, meistens unpractischen und unreifen Ideen der Unternehmer sein ganzes Werk umbaute, oder einen ganz anderen Betrieb, wie der worauf das Werk eingerichtet und eingeübt ist, einführte.

Controleure dieser Sorte verursachen den Fabrikanten viel Kosten und Aerger und rufen unter den Arbeitern Unzufriedenheit hervor, die sich selbst bis zu offener Auflehnung gegen chicanöse Zumuthungen der Controleure, denen sich der L i e f e r a n t n o l e n s v o l e n s fügen m u s s, steigert, und Arbeitseinstellungen veranlasst.

Sitzen 2 oder mehr solcher Burschen beim Bier zusammen, so geniren sie sich im Gefühl ihrer Allmacht selbst nicht einmal, laut mit ihren desfallsigen Heldenthaten zu prahlen, wie sie den einen Lieferanten endlich mürbe gemacht und einen anderen gezwungen haben, sein Fabrikat so lange in Stücke zu zerschlagen, bis er ihren Willen erfüllt habe.

Wenn einer der Vorarbeiter oder höheren Beamten des Werkes einen dieser Herren beleidigt, dann Gnade Gott dem Lieferanten. Man rächt sich an dem unschuldigen Eisen. Immer mehr Probestücke müssen aus den grössten Platten, den längsten Winkeln und überhaupt aus den dem Lieferanten ungünstigsten Stellen geschnitten werden. Alles wird zurückgeworfen oder beanstandet, wenn durch Brille oder Lupe der kleinste Fehler entdeckt wird.

Der Lieferant steht diesem Gebahren machtlos gegenüber, da die Vertragsbedingungen, welche in den meisten Fällen festsetzen, dass die Arbeit zur Zufriedenheit des Auftraggebers oder seines Stellvertreters (des Controleurs) ausgeführt werden soll, ihn in den Schlingen haben.

Eine andere Klasse der Controleure kann als die nervöse bezeichnet werden. Diese sind vielleicht mehr zu bedauern, als zu tadeln, sie sind aber für die Werke fast noch gefährlicher wie die vorgenannten. Sie können sich nie darüber klar werden, ob eine Arbeit contractmässig gut ist oder nicht, sie mängeln deshalb überall herum, lassen erst den einen Theil in Stücke schlagen, dann den anderen, bis das Ganze in seinem ursprünglichen Zustand als Rohmaterial wieder zurückgeführt ist. Was hilft dem Lieferanten dann die schliessliche Erklärung, dass das Fabrikat doch wohl den contractlichen Ansprüchen genügt hat.

Eine fernere Classe ist der „durstige" Controleur. Dieser leidet an acutem chronischen Durst, welchen er zart durch die beständigen Winke „ist das ein trockener Schuppen" oder „ist das heute eine Hitze" andeutet.

Sie erwarten bei jeder möglichen Gelegenheit tractirt zu werden und werden es, nach einem raffinirten Bestechungssystem auch, da es in ihrer Macht liegt, die Arbeiten des Werkes zu behindern und dem Lieferanten grossen Schaden zuzufügen.

Auf einigen Werken findet sich im Bureau des Controleurs ein Flaschenlager seines Lieblings-Liqueurs; auf anderen ist mit dem nächsten Restaurateur oder Hôtel ein Vertrag abgeschlossen, wonach der Controleur nach Belieben dort auf Kosten des Werkes kneipen kann, auch wird ihm wohl ein bewährter Trinker zur Gesellschaft beigegeben.

Auf Werken 1. Classe wird ein eigener Kellermeister für die Controleure gehalten, auf anderen besteht eine Art table d'hôte für die höheren Beamten, zu welcher der „Herr Controleur" ein für alle Male eingeladen wird. Auffallenderweise besucht solchen Falls der Controleur das Werk meist gerade um die Frühstücks- und Mittagszeit.

Einige Controleure verlangen indess eine reellere Bestechung als Essen und Trinken und kommt es dann vorab darauf an, die für den einen oder anderen Zweck erforderliche Summe zu ermitteln und festzusetzen.

Viele Geschichten, wahr oder erfunden, sind hierüber auf manchen Werken im Umlauf. Da ist z. B. ein Controleur, der g r a d e in dem Moment einen Fehler an der Arbeit monirt, als der Besitzer des Werks v o r ü b e r k o m m t. Folgendes Gespräch entspinnt sich: Lieferant: „Vorausgesetzt ich legte 1 Sovereign auf jedes Ihrer Augen, würden Sie dann den Fehler noch sehen?"

Controleur: „Nein und auch nicht darüber sprechen, wenn noch ein fernerer Sovereign mir auf den Mund gelegt würde."

Ein zweites Beispiel: Lieferant sagt zum Controleur: „Sind Sie nicht der Ansicht, dass man für £ 200 diese Schneiden und Lager hobeln könnte?" Antwort: „Ja, das glaube ich!" „Nun gut, diese Summe ist die Ihrige, wenn Sie jene Arbeit ausführen."

Selbstverständlich wurde die Arbeit ungehobelt geliefert und abgenommen.

Die dauernde Ausnutzung derartiger Bestechungen setzt diese Classe von Controleuren bald in den Stand, sich als Rentiers zurückzuziehen.

Viele Deutsche und Französische Werke haben mit der ihnen eigenen Gewissenhaftigkeit in ihren Etats eigene Posten „für Verpflegung der Controleure oder Geschenke an dieselben" aufgeführt, die Englischen Firmen verrechnen diese Kosten einfach auf die Arbeit, die Russen buchen sie auf das Conto „Dunkele Ausgaben".

Festzustellen, wo die Grenze zwischen gewöhnlicher Höflichkeit und Gastfreundschaft und vorbedachter Bestechung liegt, ist sehr schwierig.

Ein anderer Typus ist der elegante Controleur, er hat meistens eben erst seine Studien beendet, ist noch ganz grün und erscheint, um sein erstes Debut im practischen Leben zu geben, mit Glacehandschuhen und Kneifer und in fashionabelster Kleidung, denn das imponirt auf dem Werke.

Diese Herrchen machen sich durch ihr Auftreten, wie durch ihren täglich bewiesenen Mangel an positivem Wissen und practischen Erfahrungen auf dem Werke lächerlich, verschulden vielfache Betrügereien seitens gewissenloser Fabrikanten und werden letzteren nur dann unbequem, wenn ihre Eitelkeit irgendwie verletzt wird.

Die meisten Controleure trauen dem Fabrikanten oder seinen Arbeitern absolut nicht weiter als sie sehen können und basiren auf dieses Misstrauen ihre oft ins Unglaubliche gehenden Anforderungen wegen der Proben und der Entnahmestellen derselben.

Je weniger der Controleur Fachtechniker und je geringer sein Bildungsgrad ist, je unbegründeter und ungemessener sind seine Anforderungen dem Fabrikanten gegenüber.

Die Arbeit wird jetzt scharf controlirt, ob sich die Qualität derselben im Verhältniss der dadurch hervorgerufenen Weiterungen und Kosten verbessert hat, ist aber sehr fraglich; zu constatiren ist wenigstens, dass durch die Abnahmecommissare viele und grosse Verbesserungen in der Herstellung von Eisen und Stahl seither nicht gemacht sind.

Zwei hervorragende Beispiele bei Brücken-Ausführungen mögen Vorgesagtes beweisen. Die Menai-Röhrenbrücke, welche vor der Zeit strenger Beaufsichtigung erbaut wurde, steht noch jetzt unversehrt und fest, während die Taybrücke, bei deren Bau das neue System in vollster Blüthe stand und alle Chikane des neuen Ingenieurthums angewandt wurde, weggeweht wurde.

Keine noch so sorgfältige Controle der Arbeit kann alle Fehler klarlegen und unschädlich machen.

Nach dem Zuletztgesagten könnte es scheinen, als ob eine Controle der Fabrikation überflüssig und zwecklos sei, dieses ist aber keineswegs der Fall; die Controle und zwar eine sachgemässe und scharfe ist absolut nöthig, damit sie aber ihren Zweck erfüllt, müssen dafür Leute gewählt werden, die technisch und practisch geschult und rechtlich vom Character sind, und denjenigen Bildungsgrad haben, dass sie zur Noth den Widersinn, der in so manchen „speciellen Bedingungen" der Contracte enthalten ist, im beiderseitigen Interesse zu lösen wissen.

Der Controleur ist eine Erscheinung der wirthschaftlichen Thätigkeit des jetzigen Jahrhunderts und als solche haben wir ihm, so schliesst das „Design and Work" einen Platz in unserer Gallerie „arbeitender Hände und arbeitender Köpfe" gegeben.

In einer binnen Kurzem in diesem Blatte erscheinenden Fortsetzung dieses hochwichtigen Themas soll nachgewiesen werden, ob und in welchem Maasse die vorerwähnten trüben Verhältnisse auch in Deutschland existiren. r.

Zum Eisenbahnunfall bei Hugstetten.

In Folge des Eisenbahnunglücks bei Hugstetten ist der nachfolgende Aufruf erlassen worden, der, wie wir hoffen, recht reichliche Erfolge nach sich ziehen wird:

Aufruf.

Ueber den beklagenswerthen Opfern des entsetzlichen Eisenbahnunglücks, welches am 3. September bei Hugstetten sich ereignete, haben sich die Gräber geschlossen. Nach den uns heute zugegangenen amtlichen Mittheilungen beläuft sich die Zahl der unmittelbar Umgekommenen und der später an ihren schweren Verwundungen Verstorbenen bis jetzt auf 74, während etwa 100 mehr oder minder schwer Verletzte in den Lazarethen zu Freiburg in ärztlicher Pflege sich befinden, andere 100 leichter Verwundete in ihre Heimath zurückgekehrt sind. — Das Unglück ist auf dem Boden des benachbarten badischen Landes geschehen; aber die davon Betroffenen gehören fast ausschliesslich dem Elsass an, Bewohner von Colmar und Umgegend und des besonders schwer heimgesuchten Münsterthales. — Denen, welche die Erde deckt, vermag unsere Theilnahme keine Liebe mehr entgegen zu bringen, aber an den Gräbern klagen die Angehörigen, die abgesehen von dem Schmerz des Augenblicks zum Theil in eine trübe, schwere Zukunft schauen. Kinder haben ihre Eltern verloren und stehen verwaist da; Mütter sehen sich den schwersten Sorgen für den Unterhalt der Ihrigen preisgegeben, der Ernährer ihrer Familien beraubt. Und eine grosse Zahl derer, welche dem Leben erhalten blieben, werden doch nur als arme bedauernswerthe Krüppel von ihrem Schmerzenslager aufstehen. — Hier eröffnet sich ein weites Feld für die Thätigkeit der helfenden Nächstenliebe, die an erster Stelle nicht danach zu fragen hat, welche Entschädigungen seiner Zeit den Verunglückten gesetzmässig gewährt werden müssen. — Es ist recht eigentlich eine Aufgabe des vaterländischen Frauenvereins, in solchen Nothfällen Hülfe zu bringen. — Ihre Majestät die Kaiserin-Königin, die hohe Protectorin des vaterländischen Frauenvereins, hat, sobald die erste Kunde von dem Unglück zu Ihrer Kenntniss gekommen, den hiesigen Zweigverein des vaterländischen Frauenvereins beauftragt, eine Sammlung zum Besten der von jenem Unglücksfall Betroffenen zu veranstalten, und sich mit einem Beitrag von 1000 ℳ an die Spitze der Beitragenden gestellt. — Indem wir diesem Allerhöchsten Auftrage hiermit nachkommen, bitten wir, zur Linderung des vorhandenen Nothstandes uns reichliche Gaben der Liebe zufliessen lassen zu wollen. — Das Evangelium des Unglückstages handelte von dem barmherzigen Samariter, der dem am Wege liegenden Halbtodten seine Wunden verbindet. Lasset auch uns als barmherzige Samariter die Wunden nach Kräften heilen, die in unserer Nähe bluten. — Sie alle zumal, die aus jenen entsetzlichen Abendstunden des 3. Septembers unversehrt hervorgegangen sind, wir alle, die wir angesichts der schweren Schläge, die so viele andre Familien getroffen haben, eines ungetrübten häuslichen Glückes uns erfreuen dürfen — mögen weit unsre Hand aufthun, unsern Brüdern und Schwestern zu helfen. — Die geehrten Zeitungs-Redactionen bitten wir diesen Aufruf zu verbreiten, Beiträge in Empfang nehmen und seiner Zeit an uns abführen zu wollen. Strassburg, den 9. Septbr. 1882. Der vaterländische Frauen-Verein: J. von Manteuffel. M. Ledderhose. M. Stürmer.

Das „Elsasser Journal" veröffentlicht weiter folgende Bekanntmachung des Bürgermeisters von Colmar:

„Die Generaldirection der Eisenbahnverwaltung in Baden hat dem unterzeichneten Bürgermeister den Wunsch ausgesprochen, bezüglich der aus dem Eisenbahnunfall bei Hugstetten vom 3. d. M. etwa herzuleitenden Entschädigungsansprüche jetzt schon Erhebungen gemacht zu sehen. Ohne dass die obengenannte Verwaltung hiermit ihre Entschädigungspflicht ausdrücklich anerkannt hätte, erachtet sie doch mit dem Unterzeichneten die desfallsigen Feststellungen im Interesse einer möglichst schnellen und gerechten Erledigung der Entschädigungsfrage für wünschenswerth.

Das hierorts gebildete und aus weiteren drei Mitgliedern ergänzte Unterstützungscomité will sich auch der Erledigung dieser Aufgabe im Verein mit dem Unterzeichneten unterziehen.

Ich ersuche daher alle diejenigen Einwohner der Stadt Colmar, welche aus dem gedachten Unglücksfalle Entschädigungsansprüche irgend welcher Art geltend machen zu können glauben, sich möglichst bald auf dem hiesigen Bürgermeisteramt, Bureau Nr. 17, zu melden.

Es wird insbesondere darauf ankommen, festzustellen:

a) Bezüglich der Getödteten: 1. die Familienverhältnisse; 2. die Einkommen- und Vermögensverhältnisse; 3. die Beerdigungskosten; 4. etwaige Verluste und Beschädigungen.

b) Bezüglich der Verletzten: 1. die Art und Folgen der Verletzungen unter Beifügung eines ärztlichen Zeugnisses; 2. die Familien- und Verdienstverhältnisse; 3. etwaige Verluste oder Beschädigungen.

Mit gegenwärtiger Bekanntmachung wiederhole ich nochmals die in dem Aufrufe vom 8. d. M. ausgesprochene Bitte um freiwillige Unterstützung, indem ich dabei bemerke, dass die auf diese Weise bezweckte Hülfeleistung in keiner Weise den sonstigen Entschädigungsansprüchen der Verunglückten oder deren Hinterbliebenen präjudiziren oder der Höhe derselben Abbruch thun kann.

Es soll durch diese Art der Hülfeleistung lediglich der augenblicklichen Noth abgeholfen werden.

Im Auftrage des Comités: C. Schlumberger, Bürgermeister."

Schliesslich ist noch von nachstehendem Schreiben Notiz zu nehmen, welches seitens der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen dem „Reichs-Anzeiger" zugegangen ist:

Die Nr. 433 der „National-Zeitung" enthält folgende Notiz: „Es schweben, wie uns berichtet wird, Verhandlungen zwischen der Generaldirection der Badischen Eisenbahnen und derjenigen der Reichsbahnen bezüglich der Ersatzpflicht für das Eisenbahnunglück bei Hugstetten. Die Verwaltung der Badischen Eisenbahnen lehnt danach jede Schuld ab und macht die Direction zu Strassburg für das Unglück und die daraus entspringenden Ent-

schädigungsforderungen allein verantwortlich, weil die Reichsbahnen den in Rede stehenden Vergnügungszug arrangirt und — mit Ausnahme der Locomotive — das rollende Material dazu gestellt habe.“

Diese Notiz ist durchaus unrichtig. Der verunglückte Zug ist von den beiden betheiligten Verwaltungen gemeinschaftlich arrangirt. Die Badische Verwaltung hat denselben mit ihrer Maschine und ihrem Personal gefahren. Die Verwaltung der Reichsbahnen hat dazu nur die Wagen zur Naturalausgleichung gegen einen früher von Freiburg aus mit Badischen Wagen nach Strassburg gefahrenen Extrazug gestellt. Ausserdem hat der Stationsvorsteher der Reichsbahnen in Colmar dem Zuge zur Verstärkung des Badischen Personals zwei Bremser mitgegeben. Die Badische Verwaltung hat in keiner Weise die Reichsbahnen für das Unglück und die daraus entspringenden Entschädigungsforderungen verantwortlich gemacht und es schweben folglich keinerlei Verhandlungen hierüber zwischen der Generaldirection der Badischen Eisenbahnen und der unterzeichneten Verwaltung.

Strassburg, den 16. September 1882.

Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
Mebes.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 18. September 1882. (Politische Wochenschau. Verwaltung und Betriebsleitung der neu eröffneten Bahnstrecken Thorn-Culmsee, Menden-Hemer und Haufe-Vörde. Vorarbeiten für den Bau der Eisenbahnen Königsberg-Labiau und Oberröblingen-Querfurt. Einführung von Tarifen für neu zu eröffnende Stationen und Haltestellen. Die Auflösung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die Vereinigung des Wagenparks der Weimar-Geraer und Nordhausen-Erfurter Eisenbahn mit dem Wagenpark der Preussischen Staatsbahnen. Braunschweig-Giffhorn. Gerichtliche Entscheidung, betreffend Umtausch von Prioritäts-Obligationen verstaatlichter Bahnen gegen Staatsschuldscheine. Der Bedarf an Eisenbahnmaterial. Eröffnung der internationalen Elektrizitäts-Ausstellung in München. Nachweisung der im Monat Juli d. J. vorgekommenen Unfälle beim Eisenbahnbetrieb.)

Die politische Lage zeichnet sich noch immer durch eine Ruhe aus, die selbst durch die vorläufigen Veranstaltungen zu den Preussischen Landtagswahlen nicht gestört ist. Diese Ruhe ist wohl hauptsächlich mit auf die noch immer leidende Gesundheit des Herrn Reichskanzlers zurückzuführen Derselbe leidet, wie die „N. A. Z.“ berichtet, nach wie vor an heftigen neuralgischen Schmerzen, welche seine Betheiligung an den Geschäften verhindern.

Die Egyptischen Angelegenheiten haben einen plötzlichen und unerwarteten Abschluss erlangt, indem die Engländer Cairo besetzten und Arabi Pascha und Tulba Pascha, nachdem die Truppen Arabi Paschas die Waffen gestreckt haben, sich den Engländern bedingungslos ergaben. Der Egyptische Krieg darf nunmehr als beendet angesehen werden und es steht mit Sicherheit zu hoffen, dass die von den Europäischen Mächten über das Schicksal Egyptens zu fassenden Beschlüsse die Harmonie des Europäischen Concerts nicht stören werden.

Die Verwaltung und Betriebsleitung der neu eröffneten Bahnstrecken: a) Thorn-Culmsee, b) Menden-Hemer, c) Haufe-Vörde ist innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden: ad a) dem von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Bromberg ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Thorn; ad b) und c) den von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern zu Cassel bezw. Hagen.

Zur Anfertigung der Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Königsberg und Labiau ist der Königlichen Direction der Ostbahn der Auftrag ertheilt worden.

Die Vorarbeiten für die Eisenbahnlinie Oberröblingen-Querfurt sind ministeriellen Anordnungen zufolge soeben begonnen worden. Es besteht die Absicht, die Bahn über Querfurt hinaus weiter zu führen und Anschluss an die Erfurter Hauptbahn zu gewinnen.

Bei der Einführung von Tarifen für neu zu eröffnende Stationen und Haltestellen hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Königlichen Eisenbahn-Directionen ein für allemal bevollmächtigt, von der Einholung der Genehmigung des Ministers dann abzusehen, wenn die Tarifsätze lediglich nach den für die Localtarife genehmigten Normen gebildet sind.

Die formelle Auflösung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zum Januar 1883 ist auf Grund des Verstaatlichungsvertrages von der Königlichen Staatsregierung beschlossen worden, über die Modalitäten ist, wie die „N. A. Z.“ meldet, noch nichts bestimmt, doch hört der „B. Act.“, dass demnächst eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen werden wird, welche die Liquidatoren ernennt. Diesen zahlt der Staat den bedungenen Liquidationspreis, d. h. 40 000 000 ℳ zur Vertheilung auf die 60 000 000 ℳ Actien, auch soweit sie schon im Staatsbesitz sich befinden. Das ergiebt pro 100 Thlr. in Actien nur 66⅔ Thlr. Bekanntlich ist bis 2. Januar 1883 den Actionären der Umtausch ihrer Actien in 4 pCt. Consols angeboten. Von diesem Recht war bis 1. April 1882 noch für 2 058 000 Mark nicht Gebrauch gemacht, und deren Besitzer haben somit das dringendste Interesse, den Umtausch sofort und spätestens bis Ende dieses Jahres zu vollziehen. Der Staat hat ausserdem sämmtliche Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen.

Die längst in Aussicht genommene Vereinigung des Wagenparks der Weimar-Geraer Eisenbahn mit dem Wagenpark der Königlich Preussischen Staatsbahnen hat die Genehmigung des Herrn Ministers Maybach erlangt. Aehnlich wie die Weimar-Geraer Eisenbahn, nämlich gegen Vergütung von 2 ₰ pro Wagenkilometer, tritt der Gemeinschaft auch die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn bei. Die Gemeinschaft tritt bei der Weimar-Geraer und Nordhausen-Erfurter Eisenbahn am 1. October d. J. ein und gilt das Uebereinkommen vorläufig fest auf ein Jahr.

Die für den Bau der projectirten Secundärbahn Braunschweig-Giffhorn nöthigen Vorarbeiten sind für das Herzogthum Braunschweig von der dortigen Regierung gestattet worden, jedoch ist das seitens der Bankhäuser von Erlanger Söhne und Gebrüder Sulzbach in Frankfurt a. M. als Unternehmer wegen Ertheilung der Concession gleichzeitig an die Königlich Preussische Regierung gerichtete Gesuch nunmehr von dem Ministerium für öffentliche Arbeiten definitiv abschlägig beschieden. Ob diese Verweigerung auch auf die ferner projectirten Secundärbahnen Helmstedt-Oebisfelde und Wolfenbüttel-Derneburg ausgedehnt werden wird, muss, wie die „National-Ztg.“ bemerkt, abgewartet werden.

Ob die Besitzer solcher Prioritäts-Obligationen verstaatlichter Bahnen, welche zur Zeit nicht kündbar sind, sich bei der Auflösung der Gesellschaft auch wider ihren Willen gefallen lassen müssen, dass jede Special-Hypothek der einzelnen bestimmten Bahnen verschwinde und statt dessen der Staat als Selbstschuldner eintrete, über diese Frage ist eine gerichtliche Entscheidung bei Gelegenheit der Erwerbung der Taunusbahn durch die Preussische Regierung durch alle Instanzen erfolgt, worin die Frage, ob die Substituirung der selbstschuldnerischen Bürgschaft des Staates von den Besitzern der Obligationen acceptirt werden müsse, bejaht worden ist.

Der Bedarf an Eisenbahnmaterial, Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Achsen, Bandagen und Radsätzen macht sich nach der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ in den steigenden Anforderungen der Eisenbahn-Verwaltung bemerkbar. Bedeutende Posten an Schienen und Schwellen sind zur Submission gekommen, ebenso entsprechende Quantitäten Kleineisenzeug. Ganz besonders lebhaft war die Frage nach Achsen, Bandagen und Radsätzen. Die reiche Ernte, die nachhaltige Besserung auf allen Gebieten der deutschen gewerblichen Thätigkeit, die sich in der Montanindustrie bereits zu ausserordentlicher Lebhaftigkeit entwickelt hat, stellen den Eisenbahnen einen wachsenden Verkehr, namentlich aber für den Herbst eine ausserordentliche Zunahme der Ansprüche in Aussicht, welche an ihr rollendes Material gestellt werden dürften. Die Directionen gehen daher, um einem drohenden Wagenmangel vorzubeugen, mit Vermehrung des Wagenparks energisch vor. Grosse Aufträge in Achsen, Bandagen und Radsätzen sind bereits zur Vergebung gelangt und weitere Arbeit in diesen Branchen steht in Aussicht.

Die internationale Elektricitätsausstellung im Glaspalaste zu München ist am 16. d. Mts. durch den Herzog Karl Theodor in Bayern als Stellvertreter des Königs feierlich eröffnet worden. Der Präsident des Ausstellungscomités, Dr. v. Beetz, hielt die Begrüssungsanrede, auf welche Herzog Karl Theodor antwortete. Daran schloss sich ein Rundgang durch die Ausstellung.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juli d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 1 Entgleisung und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 13 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 121 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 132 Personen verunglückt, sowie 32 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 55 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 20 191 311 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet und 4 verletzt. (Davon entfallen 2 Tödtungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinisch), 2 Verletzungen auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und je 1 Verletzung auf die Hessische Ludwigsbahn und die Bahn-

strecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Hannover), von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 18 getödtet und 53 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 22 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 getödtet, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 12 getödtet und 9 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 11 Personen getödtet. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 23 889,52 km Betriebslänge und 606 807 035 geförderten Achskilometern) 113 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische) (30), Berlin (11) und die Oberschlesische Eisenbahn (18), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind jedoch auf den Badischen Staatseisenbahnen, der Oberschlesischen Eisenbahn und den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische) die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 4 100,79 km Betriebslänge und 63 411 521 geförderten Achskilometern) 7 Fälle, und zwar entfallen davon 3 auf die Hessische Ludwigsbahn, 2 auf die Rechte-Oder-Uferbahn und je 1 auf die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn und die Ostpreussische Südbahn. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 137,64 km Betriebslänge und 8 654 256 geförderten Achskilometern) 1 Fall und zwar auf der Westholsteinischen Eisenbahn.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Dem Director des Betriebsamts (Breslau-Sommerfeld) in Breslau, Geh. Regierungsrath Spielhagen, ist vom 1. October d. J. ab die Wahrnehmung der Geschäfte eines Abtheilungs-Dirigenten bei der Königlichen Eisenbahn-Direction in Magdeburg commissarisch übertragen worden.

Oesterreich. Dem Central-Director der bestandenen General-Direction der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Herrn Johann Zelniczek, ist aus Anlass seines Uebertrittes in den Ruhestand der Titel eines Regierungsrathes allerhöchst verliehen worden.

Reichsgerichts-Erkenntniss.

v. O. **Eisenbahn-Frachtrecht. — Druckfehler im Eisenbahntarif. — Auslegung des § 52 Abs. 1 des Betriebs-Reglements und des Art. 406 H. G. B's.** — in dem von der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn bekannt gemachten „Nachtrag VII zum Localgütertarif nebst Anhang vom 1. Juli 1877“ heisst es: „Abschnitt 1: Anderweite Frachtsätze für den Transport von Steinkohlen aus dem Waldenburger Grubenrevier.“ „Frachtsatz für 100 kg Kohlen von Glückshilf und Friedenshoffnungsgrube nach Görlitz: 0,49 M.“ Im October 1880 machte dieselbe Direction bekannt den „Nachtrag XVII zum Local-Gütertarif“, darin: „Abschnitt VII Druckfehlerberichtigung“: In Nachtrag VII sub 1 betragen die Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen von Glückshilf bzl. Friedenshoffnungsgrube nach Görlitz: 0,46 nicht 0,49 M. — Die Stadtgemeinde Görlitz hatte (für ihre Gasanstalt) vom 1. Juli 1878 bis 14. October 1880 aus den beiden genannten Gruben auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn von der Station Dittersbach ab bezogen: 11 545 000 kg Kohlen und dafür nach dem Satz 0,49 M. Fracht bezahlt 56 612 M. Wäre die Berechnung nach dem Satze von 0,46 M. erfolgt, so würde die Fracht 3 505 M. weniger betragen haben. Diese Summe forderte die Stadt Görlitz vom Eisenbahnfiscus zurück, die Forderung wurde aber in höchster Instanz vom Minister für öffentliche Arbeiten zurückgewiesen. Die Stadt Görlitz klagt nun von diesem Betrage die Summe von 1 550 M. mit 5 pCt. Verzugszinsen seit dem 15. December 1880 ein. Das Landgericht Görlitz erkannte dem Klageantrage gemäss und das Ob.-L.-Gericht zu Breslau wies die vom Beklagten eingelegte Berufung zurück. Die gegen das Berufungsurtheil vom Beklagten eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Zur Entscheidung über das eingelegte Rechtsmittel bedarf es im vorliegenden Falle einer eingehenden Erörterung der Frage über die Bedeutung von Wille und Willenserklärung für den Vertragsabschluss und das Verhältniss beider Contrahenten zu einander nicht, insbesondere ist nicht der vielfach behandelte Fall zu erörtern, wenn die Erklärung des Vertragswillens eines Contrahenten auf eine ganz andere oder auf eine quantitativ für ihn nachtheiligere oder minder vortheilhafte Leistung, als die wirklich gewollte, lautet. Hier handelt es sich um den Fall, wenn Wille und Willenserklärung des eine Leistung stipulirenden Contrahenten nur in quantitativer Beziehung und in der Art differiren, dass der Gegenstand seiner Erklärung für ihn vortheilhafter ist, als der seines wirklich vorhandenen Willens, wenn er also in dem vom anderen Contrahenten acceptirten Offerte den ihm zu leistenden Betrag höher angegeben hat, als er denselben wirklich gewollt, während beim anderen (die Leistung versprechenden) Contrahenten Wille und Willenserklärung sich decken. — Da, abgesehen von besonderer Gestaltung des Vertragsverhältnisses, im Versprechen des Mehr auch das Versprechen des Weniger enthalten ist, so ist im gegebenen Falle soweit, als der wirkliche Wille des ersten Contrahenten vorhanden war, ein Vertrag zustande gekommen. Was dagegen den höheren Betrag der Leistung betrifft, so liegt zwar über diesen die Willenserklärung beider Contrahenten vor, aber der darauf gerichtete Vertragswille ist nur auf Seiten des Versprechenden wirklich vorhanden, während es an dem des Stipulirenden fehlt. Der Stipulirende kann sich aber auf seine irrthümliche Erklärung nicht zu seinem Vortheil berufen. Er kann daher einen Anspruch auf den Mehrbetrag der Leistung weder angriffsweise noch vertheidungsweise geltend machen. — Es fragt sich nun aber weiter, ob im vorliegenden Falle die Voraussetzungen zur Anwendung dieses Satzes gegeben sind. — Wie alle Eisenbahn-Frachtverträge, waren auch die streitigen auf Grund des Tarifes abgeschlossen. Die einschlagende Tarifbestimmung bildet also einen Theil der Contractfestsetzung des einzelnen Vertrages. Nun enthielt zwar der angeführte Nachtrag VII den Frachtsatz von 0,49 M., allein im Nachtrag XVII wurde dieser Ansatz als auf einen „Druckfehler“ beruhend berichtigt. Hiermit ist auf das Deutlichste erklärt, dass nicht etwa nur von der Zeit der letzteren Erklärung an der Frachtsatz ermässigt werden solle, sondern dass schon am 1. Juli 1877 der Frachtsatz in diesem geringeren Betrag festgestellt und beabsichtigt war, denselben zur Anwendung zu bringen. — Nun ist allerdings in der Veröffentlichung einer für die abzuschliessenden Verträge im Allgemeinen aufgestellten Vertragsbestimmung die Erklärung eines obligatorischen Willens nicht enthalten, vielmehr wird ein solcher erst bei Abschluss des einzelnen Vertrages gefasst und erklärt; es kommt also bei der Frage, ob der wirklich vorhandene Wille und die Willenserklärung sich decken, nicht auf die Zeit der Veröffentlichung der allgemeinen Vertragsfestsetzung, sondern auf die des Vertragsabschlusses an, und dies wird insofern von Bedeutung, als, wenn beim Vertragsabschluss der bei der Veröffentlichung begangene Irrthum von dem betreffenden Contrahenten erkannt, demnach aber die Vertragsfestsetzung nicht abgeändert war, daraus möglicherweise entnommen werden kann, dass eine Divergenz des Willens und der Willenserklärung nicht vorhanden sei. Es braucht aber hier nicht weiter untersucht zu werden, unter welchen Umständen diese Schlussfolgerung gerechtfertigt sein würde, da für die Eisenbahnen die wesentliche Voraussetzung die Zulässigkeit einer solchen Schlussfolgerung, die Freiheit des Vertragswillens nicht vorhanden ist. Nicht nur ist die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen im Allgemeinen durch das Handels-Gesetzbuch und das Betriebsreglement wesentlich eingeengt, sondern insbesondere sind auch hinsichtlich der Feststellung der Frachtsätze die Privatbahnen durch allgemeine oder bei der Concessionirung festgesetzte besondere Bestimmungen beschränkt und auch für die Tarife der Staatsbahnen und der vom Staate verwalteten Bahnen sind gewisse feste Grundsätze massgebend. Der Tarif wird in bestimmt formeller Weise festgesetzt (genehmigt), eine durch concludente Handlungen erfolgende Abänderung desselben ist ausgeschlossen. Die bei der Publication des Tarifs irrthümlich erfolgte Abweichung von dem festgestellten Inhalte kann daher nicht durch die blosse Anwendung des Tarifes in der publicirten Gestalt später gebilligt werden. — Hieraus folgt, dass, wenn ein einzelner Frachtvertrag abgeschlossen wird, für welchen die betreffende Tarifbestimmung massgebend ist, in demselben zwar den Worten nach der Tarifsatz in der publicirten Höhe vereinbart ist, dass aber der Vertragswille der Eisenbahn zur Zeit des Abschlusses nur als auf den Frachtsatz, wie derselbe festgestellt worden war, gerichtet anerkannt werden kann, einerlei ob die Eisenbahnverwaltung sich des bei der Veröffentlichung des Tarifes vorgekommenen Irrthums bereits bewusst geworden war oder nicht. Die Voraussetzungen zur Anwendung des oben aufgestellten allgemeinen Grundsatzes sind hiernach im vorliegenden Falle gegeben. — Hiergegen kann auch nicht etwa eingewendet werden, die Vorschrift, die Eisenbahn solle nur auf Grund des festgestellten Tarifes contrahiren, sei nur eine Ordnungsvorschrift, welche das Verhältniss zum anderen Contrahenten nicht berühre; denn nach dem Betriebsreglement, welches für die rechtlichen Beziehungen der Contrahenten massgebend ist, da auf Grund desselben die Frachtverträge abgeschlossen werden, bilden die Tarifsätze die vereinbarten Frachtsätze (§ 52 Abs. 1). Allerdings wird in der angeführten Stelle von „publicirten Tarifen“ gesprochen, allein damit ist lediglich ausgesprochen, dass für den Vertrag die Tarife nur von Bedeutung sind, insofern sie publicirt sind. Dies ist besonders wichtig bei Abänderungen des Tarifs, namentlich bei Einführung höherer Frachtsätze. Eine Bezugnahme auf diese Abänderungen ist nicht zulässig, wenn dieselben nicht publicirt sind (Entsch. d. R.-Ob.-Hand.-G. Bd. XX No. 92 S. 375). Um dies auszudrücken, ist der im Vereinsreglement für den Güterverkehr von 1856 (Koch, Deutschlands Eisenbahnen II. 2 S. 50) § 7 Abs. 5 nicht enthaltene Zusatz „publi-

cirte“ aufgenommen worden *). Nicht aber kann die Bestimmung des Betriebsreglements so aufgefasst werden, als solle der Inhalt des Tarifes, wie er publicirt ist, dem Inhalt desselben, wie er festgestellt ist, entgegengesetzt werden. Es wird vielmehr davon ausgegangen, dass die Publication genau der Feststellung entspricht, und es lag keine Veranlassung vor, den besonderen Fall eines Irrthums zu berücksichtigen. Für die Entscheidung dieses Falles kommt daher der oben entwickelte allgemeine Grundsatz zur Anwendung. — Mit Unrecht rügt der Revisionskläger noch Verletzung des Art. 408 H.-G.-B.'s. Nicht nur folgt aus der Stellung des Art. 408, dass derselbe sich nur auf die Verpflichtungen des Frachtführers aus dem Frachtvertrage bezieht, sondern es ergiebt sich aus dem Inhalte des Artikels selbst, dass der Gesetzgeber, indem er die Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Frachtführer ausschliesst, davon ausgeht, in der Annahme des Gutes und der Bezahlung der Fracht sei eine Approbation der Leistung des Frachtführers, die Erklärung, dass von Seiten des Frachtführers der Frachtvertrag erfüllt sei, zu finden.“ (Erk. d. I. Civilsen. des Reichsgerichts vom 11. März 1882 in S. Eisenbahnfiscus (Bekl.) w. d. Stadt Görlitz (Kl.) Rep. I. 695/81; Entscheid. Bd. VI S. 100 ff.)

Italien.

Eisenbahn durch die Brianza. Die Brianza, jener Landstrich zwischen den beiden Armen des Comersees, der seiner gesunden Luft und seiner Schönheit wegen sehr stark besucht und das „Paradies der Lombardei“ genannt wird, soll nun ebenfalls seine Eisenbahn haben. Am 6. September cr. ist ein Vertrag zwischen der Italienischen Regierung und der Gemeindevertretung von Besana über den Bau einer Eisenbahn von Monza nach Besana in der Brianza abgeschlossen worden. Diese Eisenbahn kommt in Gemässheit des Gesetzes über die Eisenbahn - Ergänzungsbauten als Eisenbahn der vierten Kategorie zur Ausführung und ist der Zuschuss der Regierung zu den Herstellungskosten auf 1 150 000 L. festgestellt. Eine Verlängerung der Linie von Besana nach Molteno Oggionno zum Anschluss an die Eisenbahn Lecco-Como ist in Aussicht genommen und sind die Vorarbeiten für diese Verlängerung bereits in Angriff genommen.

Neue Eisenbahnbauten. Der Provinzialrath von Como hat beschlossen, den Bau der Eisenbahnlinien Como - Varese - Laveno und Malnate-Saronno der „Gesellschaft für die Eisenbahn-Ergänzungsbauten“ und den demnächstigen Betrieb dieser Bahnen der „Gesellschaft für die Eisenbahnen im Tessin“ resp. in deren Vertretung der Bank von Rom zu übertragen. Die Uebernahmepreise für die Bauausführung sind als Pauschquanta festgesetzt und zwar für die Linie Como - Varesa auf 11 405 800 L. und für Malnate-Saranno auf 7 169 200 L. Als Vollendungstermin ist der 30. Juni 1885 festgesetzt. Im Falle der Nichteinhaltung dieses Termins hat die Unternehmergesellschaft pro Kilometer Bahn und Tag der Verzögerung 100 L. zu zahlen. Die Schienen sollen nicht unter 30 kg pro laufenden Meter wiegen. Die Betriebsgesellschaft muss täglich mindestens 5 Züge in jeder Richtung gehen lassen bei Strafe von 200 L. für jeden nicht gefahrenen Zug.

Neuer Dampftramway. Am 3. September cr. wurde die Dampftramway - Linie Pinerolo - Perosa Argentina in feierlicher Weise dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Directer Verkehr. Vom 11. September cr. ab tritt ein neuer directer Italienisch-Französisch-Englischer Verkehr für Personen und Gepäck (via Chiasso - Gotthard - Basel - Frankreich) in Kraft, in welchen die Stationen Bologna, Florenz, Genua, Turin, Mailand, Venedig und Verona einbezogen sind.

*) Siehe § 52 Abs. 1 des Vereinsreglements vom 1/1. 1881. Die Redaction.

Japanische Zeiteintheilung und Uhren.

(Nach einem Aufsatze des Herrn Green, Yokahama im Maihefte 1882 der Engl. Zeitschrift „Iron“.)

Lange vorher ehe Japan den Fremden geöffnet war, besassen die Japanesen schon besondere astronomische Kenntnisse und einen eigenen Thierkreis.

Das Jahr begann an unserm 1. Februar und hatte 12 Monate. Der Tag war verschieden eingetheilt, das Militär rechnete, wie unsere Seeleute, nach „Wachen“, die Priesterschaft nach „Abtheilungen“, welche von den hochgelegenen Tempeln durch Anschlagen sehr grosser Glocken markirt wurden und noch werden, und endlich das Laienelement, die andere Bevölkerung, nach „Stunden“.

Für letztere begann der in 12 gleiche Theile — die Stunden — getheilte Tag mit Sonnenaufgang und endete nach Untergang der Sonne. Da diese Tageslänge eine täglich verschiedene ist, so wurde zur Vereinfachung der Sache für jeden Monat eine mittlere Länge berechnet und diese als Tageslänge für einen ganzen Monat festgesetzt.

Bei diesen Berechnungen und der maschinellen Construction als Zeitmesser entfalteten die Japanesen ein ungewöhnliches Mass von Kenntnissen und technischem Geschick.

Die Uhrwerke waren zweierlei Art, die sogenannte „lange Uhr“, deren Zeiger an dem niedergehenden Gewicht befestigt ist und auf einem eingetheilten verticalen Zifferblatt die Zeit angiebt und die „runde Uhr“ mit beweglichem Zifferblatt und festem Zeiger oder festem Zifferblatt und beweglichem Zeiger.

Um bei der verschiedenen Tageslänge der einzelnen Monate die Stundeneintheilung zu reguliren, sind vielfache und ingeniöse Einrichtungen und Constructionen erfunden. Bei der langen Uhr war die Sache verhältnissmässig leicht: sechs nach der Fallhöhe des Gewichtes oder Zeigers abgekürzte Zifferblätter waren in je 2, der Tages- und der Nachtlänge des betreffenden Monats entsprechende Theile und jeder dieser Theile in 12 Unterabtheilungen, die Stunden, getheilt. Man bedurfte nur 6 solcher Zifferblätter, da die Umkehrung des für einen Sommermonat benutzten Zifferblatts die Eintheilung für den entsprechenden Wintermonat ergab. Anfangs jeden Monats wurde das entsprechende Zifferblatt unter dem am Fallgewicht befestigten Zeiger eingehängt und am Schluss des Monats durch das folgende ersetzt.

Die grösste Tageslänge betrug 15 und die kürzeste 9 unserer Stunden, das Werk der Uhr war dadurch und bei der Nothwendigkeit der Beschränkung der Fallhöhe des Gewichtes, nur auf eine Gangdauer von höchstens 16 Stunden eingerichtet, lief täglich ab und musste an jedem Morgen von Neuem aufgezogen werden.

Um die Uhr auch während der Nachtzeit zu benutzen, wurde sie nach Sonnenuntergang wieder aufgezogen und das Zifferblatt umgekehrt, wie bei der Tageslage eingehängt.

Auffallend ist, dass die Japanesen bei ihren mit Sperrad, Pendel und Gewichten ausgerüsteten Uhren, die Feder nicht als Motor sondern lediglich zum Anschlagen der Uhrglocken verwandt haben.

Bei den Runduhren wurde durch kleine auf den Hebeln zu verschiebende Gewichte die Verzögerung oder Beschleunigung des Ganges zur Darstellung der verschiedenen Tageslängen erreicht. Diese Constructionen sollen von exactester Arbeit gewesen und sehr richtig gehende Uhrwerke damit geschaffen sein.

—r.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Seit dem 1. September cr. findet für den Verkehr zwischen Hemer, Milspe-Thal und Voerde, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld einerseits und diesseitigen Stationen andererseits directe Güterabfertigung statt.

Bis zum Erscheinen eines bezüglichen Nachtrags sind der Frachtberechnung für

a) Station Hemer die um 17 km erhöhten Entfernungen für Froendenberg,
b) Station Milspe-Thal die um 13 km und
c) Station Voerde die um 15 km erhöhten Entfernungen für Hagen

zu Grunde zu legen. Breslau, den 11. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugl. Namens der betheiligten Verwaltungen. (1766)

Zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Niederländisch - Norddeutschen Eisenbahnverbande** ist der Nachtrag 6, gültig vom 1. October 1882, erschienen.

Derselbe enthält

1. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement,
2. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften,
3. Neue Frachtsätze.

Exemplare des Nachtrags können von allen Verbandsstationen zum Preise von 10 ₰ bezogen werden. Braunschweig, den 14. September 1882. Direction der Braunschwg. Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1767)

Am 15. September cr. treten für die Station **Lüdenscheid**

a. im Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Verbands - Güterverkehr via Bleyberg,
b. im Bergisch - Märkisch - Belgisch - Englischen Verbands - Güterverkehr via Bleyberg-Antwerpen,
c. im Bergisch-Märkisch-Belgischen Verbands-Güterverkehr via Bleyberg,
d. im Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge Verbands - Güterverkehr via Aachen, T.-Maestricht und Dalheim,

ermässigte Tarifsätze in Kraft. Auch findet eine anderweitige, günstigere Berechnung der Lieferfristen im zweitgenannten Verkehre statt. Das Nähere hierüber ist bei unserem Tarifbüreau hier zu erfahren. Elberfeld, den 15. September 1882. Kgl. Eisenbahndirection. (1768)

Am 16. September 1882 tritt zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn einer- und den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin (excl. Märkisch-

Posener und Cottbus-Grossenhainer Bahn), Bromberg (einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn), sowie der Oberschlesischen Bahn andererseits vom 1. August 1882 der I. Nachtrag in Kraft, enthaltend:

I. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs I (Getreide etc.). (Soweit hierdurch Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze vorkommen, treten dieselben erst mit dem 1. November 1882 in Kraft.)

II. Entfernungen und Tarifsätze für Culmsee, Mocker, Ostaszewo, Cüstriner Vorstadt und Dt. Eylau (Stadt).

III. Berichtigungen zum Haupttarife incl. Anhang.

Der erwähnte Nachtrag ist durch unsere Billetexpeditionen zu beziehen. Bromberg, den 13. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1769 J)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Württembergische Station Bondorf bei Herrenberg ist mit Wirkung von heute ab mit Taxen der Classen Eilgut, Stückgut und A 2 in den directen Verkehr mit den Stationen Mannheim und Mosbach einbezogen worden. Karlsruhe, 15. September 1882. Generaldirection. (1770)

Vom 1. October d. J. ab findet im Verkehr zwischen Berlin, Görlitzer Bahnhof und den Stationen des diesseitigen Directionsbezirks (excl. der Cottbus-Grossenhainer und Märkisch-Posener Eisenbahn), für welche nicht bereits directe Tarifsätze im Tarif für den Nachbarverkehr vom 10. September 1877 bezw. den Nachträgen zu letzterem enthalten sind, directe Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf Grund der in den Nachträgen II, III und IV zum diesseitigen Localgütertarife bereits angegebenen Entfernungen sowie der im Localgütertarif und dem Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den diesseitigen Directionsbezirk vom 1. August bezw. 1. September v. J. und den Nachträgen zu denselben enthaltenen Bestimmungen und Tarifsätze statt. Ueber die letzteren wird von den betheiligten Güterexpeditionen sowie dem Auskunfts-Büreau hier nähere Auskunft ertheilt. Berlin, den 14. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1771)

Am 1. n. Mts. treten an Stelle der im Tarife für die Beförderung von Vieh etc. im Friesisch-Westfälischen Verbande, gültig vom 1. Mai 1880, nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Sätze etc. neue, theilweise geringe Erhöhungen in sich schliessende Tarife für den Verkehr zwischen Oldenburgischen Stationen einerseits und Stationen der Directions-Bezirke Köln (rechtsrh.), Elberfeld und Köln (linksrh.), sowie der Aachen-Jülicher, Dortmund-Gronau-Enscheder und Niederländischen Staats-Eisenbahn (deutsche Stationen der Strecke Almelo-Salzbergen) andererseits in Kraft.

Die bisherigen Sätze bleiben jedoch — soweit durch die neuen Tarife Erhöhungen eintreten — noch bis zum 1. November 1882 in Anwendung.

Näheres ist vorläufig auf unserem Tarif-Büreau und später auf den Verbandsstationen, von welchen alsdann auch Exemplare der Tarife käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. Oldenburg, 1882 September 14. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahn-Direction. Ramsauer. (1772 B u. W)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Die von der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn unterm 11. September d. J. mit Gültigkeit vom 15. September publicirten ermässigten Frachtsätze für Steinkohlen nach den Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn von Posen bis Sternberg bezw. Züllichau gelten auch für Steinkohlentransporte von den diesseitigen Stationen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen, sowie unsere Ober-Güter-Verwaltung hierselbst. Breslau, 16. September 1882. VI 4224. Direction. (1773)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Frankfurt a/M. einerseits und den Stationen Hemer, Milspe-Thal und Voerde des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld kommen mit sofortiger Gültigkeit directe Frachtsätze zur Einführung, worüber bei den Expeditionen das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 14. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. Reitzenstein. (1774)

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen der Oberschlesischen Bahn und dem Directionsbezirk Magdeburg. Vom 1. November dieses Jahres ab gelangen an Stelle der im Tarif für den obigen Verkehr enthaltenen Tarifsätze zwischen Jägerndorf tr., Mittelwalde tr., Mislowitz tr., Oderberg tr., Ziegenhals tr. und den Stationen des Directionsbezirks Magdeburg anderweite um 0,04 *M.* pro 100 kg für Eilgut, Stückgut und Klasse A 1, sowie um 0,02 *M.* pro 100 kg in den übrigen Tarifklassen erhöhte Tarifsätze zur Einführung, in welchen die im Nachtrag 1 zum Local-Gütertarif der Oberschlesischen Bahn unter 1 B aufgeführten Nebengebühren „Für Arbeitsleistungen bei der Zollrevision“ mit enthalten sind.

Letztere kommen deshalb vom gedachten Tage ab nicht mehr besonders zur Erhebung; dagegen werden die daselbst unter A, C, D und E bezeichneten Neben-Gebühren eintretendenfalls nach wie vor erhoben.

Ferner kommen vom 1. November dieses Jahres ab ermässigte Tarifsätze für den Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen des Directionsbezirks Magdeburg und Oswiecim trans. zur Einführung.

Sämmtliche neuen Tarifsätze sind im Verkehrsbureau der Unterzeichneten hierselbst und vom 1. November d. J. ab auch bei den betreffenden Verbands-Expeditionen zu erfahren. Magdeburg, den 16. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direction zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (1775)

Staatsbahnverkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau. Vom 20. d. M. ab ermässigen sich die Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen und Mühlenfabrikate in Ladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Leipzig (H. S. G. E.) einerseits und Güldenhof, Hopfengarten und Jakschitz (O. S. E.) andererseits auf je 2,24 *M.* pro 100 kg. Breslau, den 13. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1776)

Die im Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn einer- und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin (excl. der Märkisch-Posener und Cottbus-Grossenhainer Bahn), Bromberg (einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn), sowie der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 1. August 1882 gegebenen Entfernungen ermässigen sich für die Station Altwasser um 2 km; für Waldenburg erhöhen sich dieselben dagegen um 3 km; ausgeschlossen von diesen Ermässigungen resp. Erhöhungen sind die Entfernungen für Einbeck, Gittelde, Kreiensen und Ringelheim der Braunschweigischen Eisenbahn.

Die resp. Entfernungen treten mit dem 1. November cr. in Kraft. Bromberg, den 16. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction Namens der betheiligten Verwaltungen. (1777 J)

Südwest-Russisch-Oesterr.-Ungar. Verband. Mit dem 19. September a. St./1. October n. St. 1882 gelangt für den Verkehr von den Stationen der Kursk-Kiewer Bahn nach Brody u. Podwoloczyska im Südwestrussisch-Oester.-Ungarischen Eisenbahn-Verbande zum Russ. Theiltarife I. d. ein neuer ermässigter Specialtarif 2 für Getreide- etc. Transporte zur Einführung, durch welchen der gleiche Specialtarif vom 13./25. Mai 1882 ausser Kraft gesetzt wird.

Vom gleichen Termine ab wird der Frachtsatz für Getreide- etc. Transporte von der Station Tscherkasy der Fastower Bahn nach Brody und Podwoloczyska (im Spec.-Tarife 2 des Russ. Theiltarifes I. f.) von 95,79 auf 83,59 Kopeken pro 100 kg herabgesetzt.

Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Wien, den 14. September 1882. Die General-Direction der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigs-Bahn zugleich Namens der betheiligten Bahnen. (1778)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahn-Verband. Mit Giltigkeit vom 1. October 1882 erscheinen Ausnahme-Tarife für den Verkehr zwischen Triest und Fiume einerseits und Moskau und St. Petersburg andererseits unter gleichzeitiger Aufhebung

1. der im Tarifheft I vom 3. Juli a. St./15. Juli n. St. 1877 enthaltenen Special-Tarife No. 3 und 4,
2. der im Tarifheft II vom 3. Juli a. St./15. Juli n. St. 1877 enthaltenen Special-Tarife No. 1 und 2,
3. der im XI. Nachtrage zu obigen Tarifheften, giltig vom 20. Jänner a. St./1. Februar n. St. 1881 enthaltenen Special-Tarife No. 1, 2, 3 und 4,
4. der im Nachtrage X zu obigen Tarifheften, giltig vom 19. September alten Styls/1. October neuen Styls 1880, und im vorerwähnten Nachtrage XI für Valonea-Transporte nach Moskau und St. Petersburg enthaltenen Special-Tarifsätze.

Exemplare dieser Ausnahme-Tarife können von den Stationen Triest und Fiume oder von unserem commerciellen Bureau bezogen werden. Wien, am 15. September 1882. Die Generaldirection. (1779)

Mit dem 15. September d. J. wird Dt. Eylau Stadt, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den Staatsbahnverkehr Bromberg-Berlin und den **Preussisch-Sächsischen Verband** einbezogen und kommen für die Beförderung von Gütern die Entfernungen und Sätze für Dt. Eylau auch für Dt. Eylau Stadt unter Zuschlag folgender Gebühren zur Anwendung:

a) für Eil- und Stückgut pr. 100 kg 0,03 *M.*
b) für Wagenladungsgüter (excl. der Sendungen ad c.) pr. 100 kg 0,015 „
c) für Kohlen jeder Art pr. 100 kg 0,02 „

Bromberg, 12. September 1882. Königl. Eisenbahndirection im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1780 J.)

Preussisch-Russischer Verband. Die Frachtsätze (russischer Währung) „A vom Schnittpunkt südlich“ bis zu den Stationen der Fastower Bahn im Ausnahmetarif für Maschinen und Maschinentheile — Heft V des Preussisch-Russischen Verbandtarifs vom 13/1. October 1880 und Nachtrag 2 zu demselben — treten erst zum 1. October n. St. 1882 ausser Kraft. Bromberg, den 13. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1781 J)

Für den directen Güterverkehr zwischen der Bayerischen Station Pasing und unseren Stationen Hannover (Nordbahnhof), Hannover (Südbahnhof) und Hainholz treten vom 15. d. M. an Taxen in Kraft, worüber bei unseren Güter-

expeditionen der genannten Stationen das Nähere zu erfahren ist. Hannover, den 15. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1782)

Am 1. k. Mts. treten im **Norddeutschen Eisenbahn-Verbande** directe Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg von den an die Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen nach der Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn, und zwar in Höhe der für die Station Wasserleben des Eisenb.-Directionsbez. Magdeburg bestehenden bezüglichen Frachtsätze, zuzüglich ℳ 0,04 pro 100 kg in Kraft. Köln, den 14. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.). (1783)

Am 1. October d. J. tritt zu den Heften 3 und 4 des Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahnverkehr je ein Nachtrag (III) in Kraft, enthaltend:

a) Nachtrag III zu Tarifheft 3: Ergänzungen bezw. Berichtigungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Tarifentfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bruch, Courl, Dollendorf, Erpel, Horchheim, Kray, Mersch und Rhöndorf sowie reducirte Entfernungen für die Stationen Bottrop K. M. und Carnap des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und für die Station Bensheim der Main-Neckarbahn;

b) Nachtrag III zu Tarifheft 4: Theilweise reducirte Tarifentfernungen für die Station Bensheim der Main-Neckarbahn. Preis je 0,10 ℳ. Köln, den 15. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1784)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen. Für den Verkehr zwischen Frankfurt a/M. (Nassau. Bhf.) und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Berlin und der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits kommen mit sofortiger Gültigkeit neue bezw. veränderte Entfernungen resp. Frachtsätze zur Einführung. Soweit im Verkehre mit Frankfurt a/M.-Sachsenhausen hierdurch gegenüber den seitherigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, behalten die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 1. November d. J. Gültigkeit.

Das Nähere ist bei den Expeditionen zu erfragen. Frankfurt a/M., den 15. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1785)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband. Für Sprit- und Spiritustransporte nach Genf, loco u. trans., Nyon und Verrières trans., welche in Leipzig (Thüring. Bahnhof) zur Umkartirung gelangen sollen, sind ab den Stationen Halle (Thüring. Bahnhof); Nordhausen; Buckau, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg, Cöthen, Halberstadt, Halle (Central- u. Steinthorbahnhof), Helmstedt, Oschersleben, Schöningen; Berlin (Dresdener, Nord-, Schlesischer, Potsdamer, Lehrter Bahnhof); Börssum, Braunschweig, Jerxheim, Oschersleben, Wegersleben, Wolfenbüttel Transitsätze auf Leipzig (Thüring. Bahnhof) widerruflich zur Einführung gekommen.

Auskunft ertheilen die genannten Expeditionen. Erfurt, den 13. September 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königl. Eisenbahndirection. (1786)

Die Erhöhung des im Hamburg-Pommerschen Eisenbahnverbande zwischen Casekow und Hamburg L. B. E. u. B. H. E. bestehenden Frachtsatzes für Eilgut von 7,10 ℳ auf 7,70 ℳ tritt nicht, wie unterm 4. September cr. publicirt worden, mit dem 12., sondern erst mit dem 17. October cr. in Kraft. Schwerin, den 18. September 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Mecklenburg. Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft. (1787)

Schlesisch-Süddeutscher Verbandverkehr. An Stelle der im rubricirten Verbande für den Verkehr zwischen Bayreuth, Station der Bayerischen Staatsbahn, einerseits und Breslau, Station der Königlichen Eisenbahndirection Berlin, der Oberschlesischen und Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn, Münsterberg und Bauerwitz, Stationen der Oberschlesischen Bahn, Canth und Königszelt, Stationen der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Bahn, andererseits bestehenden Frachtsätze des Specialtarifs I. gelangen am 16. September cr. ab ermässigte Taxen zur Einführung. Dieselben sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen. Breslau, den 16. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der Deutschen Verbandsverwaltungen. (1788)

Oberschlesische Eisenbahn. Die unter No. 1 des Nachtrages 1 zum Lokalgütertarife der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. October 1881 enthaltenen, im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, Polen und Russland geltenden Gebühren für die zoll- bezw. steueramtliche Abfertigung von Gütern, soweit dieselbe durch die Eisenbahnverwaltung veranlasst wird, kommen bis auf Weiteres an Stelle der auf Seite XIX und XX unter No. XI des vorgenannten Gütertarifs enthaltenen Gebühren auch in den internen Deutschen Verkehren zur Anwendung. Breslau, den 14. September 1882. Kgl. Direction. (1789)

Posen-Schlesischer Verbandverkehr. Vom 20. September cr. ab treten für Zuckerrüben, Rübenschnitze und Rübenabfälle bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Station Kreuzburg der Posen-Kreuzburger Eisenbahn und den Stationen Poln. Wartenberg, Perschau, Bralin und Wilhelmsbrück der Breslau - Warschauer Eisenbahn directe Ausnahmefrachtsätze in Kraft, für Poln. Wartenberg im Betrage von 0,29 ℳ, für die übrigen Stationen mit 0,27 ℳ pro 100 kg. Breslau, 18. September 1882. VI 4253. Direction der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1790)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag 15 zu Tarifheft II in Kraft. Durch denselben werden die Tarifsätze für den Verkehr zwischen Güsten und Sandersleben einerseits und verschiedenen Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn andererseits aufgehoben.

Der Verkehr zwischen diesen Stationen kommt fortan nur noch im Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbande zur Abfertigung.

Exemplare des Nachtrags können von den betheiligten Expeditionen zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück bezogen werden.

Ferner haben die Tarifsätze zwischen sämmtlichen Verbandsstationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. beziehungsweise Magdeburg einerseits und der Berlin-Anhaltischen Bahn andererseits vom 1. October d. J. ab nur noch über die jeweils kürzeste Route Gültigkeit.

Bis zum 1. November d. J. bleiben indess die ausscheidenden Routen noch für solche Transporte bestehen, welche mit entsprechender Vorschrift zur Aufgabe gelangen. Magdeburg, den 16. September 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (1791)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Für den Verkehr zwischen Braunschweigischen Stationen einerseits und den Stationen der Strecken Steglitz-Brandenburg und beziehungsweise Spandau-Rathenow andererseits sind mit dem 1. August d. J. ermässigte Tarifsätze in Kraft getreten, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Ferner werden seit August d. J. Kohlensendungen von Harbke (Kartirungs-Station Helmstedt) nach Halberstadt-Blankenburger Stationen zu den für Wefensleben bestehenden Frachtsätzen direct abgefertigt. Berlin, den 15. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (als geschäftsführende Verwaltung). (1792 J)

Moskau-Wjasma-Schlesischer Flachsverkehr. Vom 1. October 1882 neuen Styls ab wird die Station Peterwitz der Oberschlesischen Eisenbahn in den Moskau-Wjasma-Schlesischen Flachs-Tarif vom 1. Februar 1882 neuen Styls aufgenommen. Für die Frachtberechnung, Verladung und Instradirung der Flachs- etc. Transporte gelten die in dem genannten Tarif enthaltenen Bestimmungen.

Es werden erhoben pro 100 kg (6,1 Pud) in Mark

im Verkehr zwischen:

Moskau und Peterwitz

Entfernung km	Für Flachs, Hanf, Heede u. Werg à 400 Pud = 6552 kg	Für Flachs, Flachs-Heede, Hanf, Hanfheede (sog. Seilergarn), Hanfheede und Werg à 425 Pud = 6970 kg	Für Flachs, Heede u. Werg à 610 Pud = 10000 kg	Für Hanf à 610 Pud = 10000 kg
1741	6,05	Ab Schnittpunkt westl. 1,85 Ab Schnittpunkt östl. 3,69	5,02	5,47

Wjasma und Peterwitz

Entfernung km	Für Flachs, Hanf, Heede und Werg à 400 Pud = 6552 kg	Für Flachs, Heede und Werg à 610 Pud = 10 000 kg.	Für Hanf à 610 Pud = 10 000 kg.
1499	5,15	4,30	4,64

Die Instradirung erfolgt wie im Verkehr mit Jägerndorf. Bromberg, den 14. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1793 J)

Hessische Ludwigsbahn. Zu den gemäss unserer Bekanntmachung vom 28. April l. J. am 1. Mai cr. erschienenen Ausnahmetarifen für die Beförderung gewisser Artikel in Wagenladungen zwischen Italien und Triest einerseits und Belgien und England andererseits sind die Nachträge I erschienen. Dieselben treten am 15. cr. in Kraft und können von unserem Tarifbüreau zum Preise von je 5 ₰ bezogen werden. Mainz, den 14. September 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes. Die Special-Direction. (1794)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der General-direction der K. K. priv. Südbahngesellschaft zufolge ist am 15. d. Mts. die Güter-Haltestelle Wartberg-Mürzthal auf der Hauptlinie Wien - Triest zwischen den Stationen Mitterdorf und Kindberg eröffnet worden. Es werden daselbst nur Frachten nach und von allen Stationen für das Hammerwerk, Walzwerk, die Werkzeugfabrik zu Wartberg der Firma Herren Vogel und Noot und dem Gutsbesitzer Herrn Anton Walz in Lichtenegg zu den bestehenden Tarif-

sätzen aufgenommen beziehungsweise abgegeben.

Einer Mittheilung der Direction der Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft zufolge sind am 17. resp. 18. d. Mts. die zwischen den Stationen Creuzburg und Pitschen resp. Pitschen und Lenka gelegenen Haltestellen Schönwald u. Costau für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Zur Beförderung sowohl von als nach den qu. Haltestellen werden nur Wagenladungen angenommen, welche in der Richtung nach den Haltestellen frankirt, von denselben jedoch unfrankirt und ohne Nachnahmebelastung aufgenommen werden.

Berlin, den 18. 9. 82.

Die geschäftsführende Direction.

Erler.

Zwischen den Stationen Calbe (Stadt) und Grizehne (bei Calbe a/S.) ist eine Geleisverbindung für den Güterverkehr hergestellt worden, welche am 15. September cr. dem Betriebe übergeben ist.

Die Betriebsleitung für diese Strecke erfolgt durch das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Blankenheim in Berlin. Magdeburg und Frankfurt a/M., im September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (361 J)

3. Beseitigung einer Verkehrs-Störung.

Die Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen benachrichtigt sämmtliche Vereins-Verwaltungen unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 6. d. M. (abgedruckt in No. 71 Seite 920 d. Ztg.) hierdurch ergebenst, dass desfallsiger Mittheilung zufolge die Arbeits-Einstellung der Kärrner (charretiers) auf der Station Marseille der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn vom 23. bis incl. 28. v. M. angedauert hat. Strassburg, den 13. September 1882. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Personenverkehr.

Am 20. d. M. wird die dem diesseitigen Königl. Eisenbahn-Betriebsamt Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke von dem jetzigen Bahnhofe Deutz bis an die Schiffsbrücke mit dem bei der letzteren gelegenen, für den Personenverkehr eingerichteten Bahnhofe für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr dem Betriebe übergeben.

Von diesem Zeitpunkte ab findet eine Abfertigung von Personen-, Gepäck etc. auf dem alten Bahnhofe zu Deutz nicht mehr statt, während die Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach wie vor daselbst erfolgt.

Für die neu eröffnete Strecke treten die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements und des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Tarife für Personen- und Gepäckverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld in Gültigkeit und kommen bei der neuen Station die bisherigen Tarifsätze der Station Deutz zur Anwendung.

In der Abfahrt nachbenannter Personenzüge treten folgende Aenderungen ein:

Abfahrt von Deutz Personenstation (Schiffsbrücke):

	Zug 7.	Zug 11.	Zug 19.	Zug 21.	Zug 25.	Zug 27.	Zug 31.
	7^{58}	11^{48}	3^{48}	$6^{\underline{20}}$	$7^{\underline{54}}$	$8^{\underline{31}}$	$9^{\underline{38}}$
statt	8^{00}	11^{50}	3^{50}	$6^{\underline{22}}$	$7^{\underline{55}}$	$8^{\underline{17}}$	$9^{\underline{40}}$

Die Ankunft der Züge auf Station Deutz (Schiffsbrücke) erfolgt 1 bis 2 Minuten später, als auf dem bisherigen Bahnhofe.

Auch wird der bisher von Bensberg nach Deutz um 5^{36} Nachm. abgehende Zug No. 21 um 31 Minuten früher abgelassen.

Weitere unbedeutende Fahrplanänderungen sind aus den auf den Stationen ausgehängten Fahrplänen zu ersehen.

Die Omnibus-Verbindung zwischen dem neuen Bahnhofe an der Schiffsbrücke und dem Centralbahnhofe zu Köln in Anschluss an dieselben Züge wird wie bisher stattfinden, nur die erste Omnibusfahrt vom Centralbahnhofe Köln nach Deutz nach Ankunft des linksrheinischen Personenzugs 5^{25} Vormittags fällt aus. Elberfeld, den 17. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (363)

5. Submissionen.

Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover. Die Lieferung von

16 Stück 4rdr. leichten Personenwagen II./III. Classe,

11 Stück 4rdr. leichten Personenwagen IV. Classe, davon 4 Stück mit Gepäckraum, und

5 Stück 4rdr. leichten combinirten Post- und Gepäckwagen

soll vergeben werden.

Termin Montag, den 2. October 1882.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 6 ℳ — (eventuell von 2 ℳ pro Exemplar für jede Wagengattung) — vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 16. September 1882. Maschinentechnisches Bureau. (362 J)

Königliche Eisenbahndirection Elberfeld. Die in unseren Hauptmagazinen lagernden alten, ausrangirten Oberbau-Materialien sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Massenverzeichnisse liegen in unserem Centralbüreau hier, Zimmer 106 zur Einsichtnahme auf; Abdrücke können gegen Zahlung oder Francoeinsendung von 1 ℳ pro Heft von dem Kanzleivorsteher Peltz hier bezogen werden.

Offerten sind uns versiegelt mit der Aufschrift: „Abtheilung III C. Offerte auf Ankauf ausrangirter Oberbau-Materialien" bis Montag, den 25. September cr. einzureichen.

Die Eröffnung derselben findet am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter statt. Elberfeld, den 13. September 1882. (359)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Die Lieferung von 13 000 Stück Querschwellen von Flusseisen im Gewicht von 598 000 kg sowie des zugehörigen Befestigungsmaterials soll im Wege der Submission verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen sind durch unser Centralbüreau zu beziehen. — Offerten werden bis zum 2. October 1882, Vorm. 11 Uhr erbeten. Direction. (360)

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Die Lieferung von 9 Stück Tender-Locomotiven für Omnibuszüge soll vergeben werden.

Termin: Donnerstag, den 28. September 1882.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 3 ℳ vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 9. September 1882. Maschinentechnisches Bureau. (355 J)

6. Fahrplan.

Lübeck-Travemünder Eisenbahn. Fahrplan vom 1. bis 14. October 1882 inclusive.

(Lübeck-Travemünde).

Von Lübeck . . .	8.45	1.30	4.10	$7.\underline{30}$
„ Dänischburg .	9.4	1.49	4.29	$7.\underline{49}$
„ Waldhusen . .	9.13	1.58	4.38	$7.\underline{58}$
„ Pöppendorf . .	9.20	2.5	4.45	$8\ \underline{5}$
In Travemünde . .	9.35	2.20	5.0	$8.\underline{20}$

(Travemünde-Lübeck.)

Von Travemünde .	6.15	9.45	2.40.	5.40
„ Pöppendorf . .	6.27	9.57	2.52	5.52
„ Waldhusen . .	6.35	10.5	3.2	$6.\underline{0}$
„ Dänischburg .	6.43	10.13	3.10	$6\ \underline{8}$
In Lübeck	7.4	10.35	3.32	$6.\underline{30}$

Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Min. Morgens sind durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet. Lübeck, den 13. September 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (358)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 74. **Zeitung des Vereins** 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 8.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. September 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Dieser Nummer liegt No. 18 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Von der Gotthardbahn.

(Reisebriefe.)

I.

Chiasso, am 13. September 1882.*)

Heute kam zum ersten Male die Niederländisch-Indische Post, welche sonst durch den Mont-Cenis ging, via Basel-Luzern-Gotthard hier durch, um nach Brindisi weiter expedirt zu werden. Deutschland rückt wiederum, wie zu früheren Zeiten, ins Centrum des Weltverkehres. Ueber Kurz oder Lang wird sich auch England entschliessen, seine Ueberlandpost nach Asien denselben Weg gehen zu lassen.

Diese einfachen Worte schliessen eine Wendung in der Richtung des Europäisch-Asiatischen, speciell Ostasiatischen Weltverkehres ein, sie geben Zeugniss von der volkswirthschaftlichen Bedeutung dieses grössten eisenbahntechnischen Werkes, das von menschlicher Intelligenz, zäher Kraft und moderner Capitalmacht geschaffen wurde**).

Natürlich heftete sich auch an dieses grosse Unternehmen, obwohl es durch die drei betheiligten Staaten mit 76 Millionen à fonds perdus subventionirt wurde, der Pessimismus sowohl, wie die Eifersucht; namentlich sah Frankreich den Mont-Cenis bedroht und seine Presse hat nie aufgehört, diesen durchaus nicht ungegründeten Befürchtungen Ausdruck zu verleihen. So fällt uns, während wir dies schreiben, ein Urtheil des Ministerpräsidenten Freycinet in die Hände, das aufs Neue der Eifersucht des Landes Nahrung zu geben und zur Aufnahme des Simplon-Projectes anzutreiben sucht, indem der Gotthard als Schreckgespenst vorgeführt wird. Es sei, sagt das Votum, schon jetzt klar, dass die neue Route auf den Handel Frankreichs den nachtheiligsten Einfluss üben werde, dass sie den directen Verkehr Englands und Belgiens nach Italien und vice versa wegzunehmen drohe und in der Zukunft Genua als Marseille's Erbe auftreten dürfte. Am Meisten habe die Französische Industrie zu befürchten, denn die Deutsche Industrie werde ihr in einer Reihe Industrieproducten, wie z. B. in Geweben, Kleidungsstücken etc. eine siegende Concurrenz machen, obwohl in diesen Artikeln bisher Frankreich den Vorrang besessen habe etc.

Und wir selber können schon jetzt, obwohl vorerst specielle Monatsausweise des Betriebes noch nicht vorliegen, noch weniger ein Einblick in die Kategorien des Güterverkehrs aus mehreren Monaten gegeben ist, doch bereits sagen, dass die Befürchtungen der Franzosen voraussichtlich als zutreffend sich erweisen werden. Einnahmen und Course sind im Steigen und doch sind seit der Eröffnung der Linie erst wenige Monate verstrichen.

Das vom Belgischen Ministerium des Auswärtigen herausgegebene Blatt „Bulletin commercial hebdomadaire“ theilt (wie die Holländische und Deutsche Presse) die allgemeinen Hoffnungen auf grosse Vortheile für den Verkehr; es theilt ebenso die Ansichten über den ungünstigen Einfluss der neuen Route auf den Französischen Handel und Transitverkehr. Bis jetzt ging (so ungefähr raisonnirt das Blatt) der Internationale Verkehr zwischen dem Nordwesten von Europa mit Indien und der Levante, insoweit derselbe die Landroute wählte, ausschliesslich über die Französischen Eisenbahnen. Seit der Eröffnung der Gotthardbahn hat die Transitlinie zwischen Ostende und Mailand nur noch 1 258 km und zwischen Antwerpen und Mailand nur noch 1 178 km Länge, während die seitherige Distanz von Calais nach Mailand 1 354 und diejenige von Boulogne nach Mailand 1 258 km beträgt. Somit gewinnt Antwerpen gegenüber Boulogne 133 und gegenüber Calais 176 km. Allerdings kann und wird Frankreich den Simplon durchbrechen, was für die Französischen Häfen eine Verkürzung von etwa 116 km zur Folge hat, es wird Antwerpen aber immerhin noch der Vortheil einer um 17 bezw. 60 km kürzeren Distanz verbleiben, abgesehen davon, dass der Transit auf den Belgischen Linien bei Weitem nicht so viel kostet wie auf den Französischen.

Die Deutsche Presse hat vom Datum des Bekanntwerdens des Vertrages mit der Gotthardbahn-Gesellschaft dem kühnen Unternehmen sehr sympathische Unterstützung entgegengebracht und das Opfer des Reiches nicht für zu gross gehalten gegenüber den bedeutenden Vortheilen des Deutschen Handels, bei dem der Kohle voraussichtlicherweise, zuerst wenigstens, der Löwenantheil zufallen dürfte. Und wir sind in der That erstaunt über die Menge der Kohlen aus dem Saarbecken, die hier so ziemlich auf allen Stationen aufgespeichert liegen, erstaunt und hoch erfreut, schon jetzt in den Zügen zahlreiche Güterwagen einer grossen Reihe Deutscher Bahnen zu erblicken, nicht nur West- und Süddeutscher, sondern auch Schlesischer und Nordostdeutscher Linien. Diese Erscheinung, nach so kurzer Zeit nach der Eröffnung, hätte wohl noch vor einem Jahre kaum Jemand zu prophezeien gewagt und wollen wir gern gestehen, dass uns ein stolzes Gefühl beschlich, als wir die in der Thatsache selber liegende Deutsche Rührigkeit verkörpert vor uns hatten. Der Deutsche Handel sucht so rasch wie möglich am Platze zu sein, um auf den neuen Märkten Terrain zu gewinnen und den Kampf, mit England zu eröffnen. Dass derselbe bereits begonnen hat werden wir gleich sehen. Schon im ersten Betriebsmonat gingen 3 500 t Deutscher Kohle und 3—400 t Coaks als die Pioniere voran, wohl die ersten Deutschen Kohlen überhaupt, welche Italien erreicht haben. Die Wagen kamen von den fiscalischen Gruben Saarbrückens und waren, für Chiasso, Lugano, Brescia, Mailand, Bergamo, Turin und Venedig bestimmt, Vorposten im Eroberungsplane. Welches Geschäft bisher die Versender gemacht haben,

*) Für vorige Nummer verspätet eingegangen. Die Red.

**) Der Gedanke einer Alpendurchbrechung, die dem Deutschen, dem Niederländischen und Belgischen Verkehre eine abgekürzte Route böte und zugleich die Englisch-Indischen werthvolleren Frachten und Eilgüter für Brindisi-Suez an sich zöge, ist bekanntlich schon 20 Jahre alt. Ende der 60er Jahre gewann die Idee greifbare Gestalt in dem Gotthardproject, 1871 schloss, wie den meisten Lesern noch erinnerlich sein dürfte, die Reichsregierung mit der Schweiz und Italien den Vertrag auf Subvention des Riesenunternehmens von 20 Millionen, am 14. Mai 1878 verwilligte der Reichstag nochmals 10 Millionen, nachdem unerwartete Hindernisse der Durchbohrung des Gebirgsstocks entgegengetreten waren und den ganzen Voranschlag der Kostensumme über den Haufen geworfen hatten.

wissen wir natürlich nicht, das Eine aber schien uns richtig, was bei Gelegenheit des Berichts über die Eröffnungsfeier ein Deutsches Blatt aussprach: „Es wird Alles darauf ankommen, dass die Deutschen Werke, um gegen die Engländer im Markte Erfolge zu haben, gute Qualitäten liefern, gleich gut und doch etwas billiger“. Wir haben uns nun bei Italienischen Kaufleuten erkundigt und lautete das Urtheil so ziemlich übereinstimmend dahin: „Die Deutsche Kohle ist billiger als die Englische, aber sie raucht sehr, die Englische ist besserer Qualität und wird sich deshalb nicht so leicht verdrängen lassen.“ Bei dieser Concurrenzfrage sind natürlich die betheiligten Bahnen ebenso interessirt als die Kohlenwerke. Ein Urtheil massen wir uns nicht an, es sollte uns aber sehr leid sein, wenn die Concurrenz der Deutschen Werke lediglich mit Preisen, anstatt zugleich mit der Qualität der Waare geführt würde, weil ein solches Princip kurzsichtig und deshalb nicht eben sehr aussichtsreich ist. Die Sache ist so einfach, dass wir annehmen dürfen, dass die Direction in Saarbrücken jene Urtheile, die wir von Leuten in Chiasso und Como hörten, ebenso gut kennt. Wir würden es für richtig halten, wenn zunächst auf allen Nutzen über die Selbstkosten hinaus verzichtet, ja wenn anfangs, wie das Englische grosse Häuser nicht selten bei Verdrängungsversuchen thun, ein namhaftes Opfer gebracht würde, bis mehr und mehr das Terrain gewonnen ist. Die Deutsche Kohle wird mit der Zeit siegen, das ist uns nicht zweifelhaft. Einerseits ist der neue Weg in Verbindung mit den niedrigen Tarifen von der Saar bis Chiasso schon eine Gunst der Verhältnisse, andererseits eignet sich bekanntlich die Saarkohle zur Gasbereitung ganz ausgezeichnet. Zufälligerweise gehört die Gasanstalt in Strassburg und in Mailand ein und derselben grossen Französischen Gas-Actien-Gesellschaft, in ersterer Stadt werden Saarbrücker, in letzterer Englische Kohlen verwendet. Es ist nun constatirt, dass die Leuchtkraft des Strassburger Gases weit grösser ist als in Mailand und wird es somit nur der geschickten Operation bedürfen, der Deutschen Kohle die Gasanstalten Oberitaliens zu erobern. Wir sagen, der „geschickten“ Operation, denn der Italiener will richtig genommen sein, wir Deutschen aber excelliren sehr häufig durch eine ganz erstaunliche Ungeschicktheit, wir unterlassen es, den Unterhändler in der nun einmal üblichen und deshalb zwangsmässigen Art für das Geschäft zu interessiren — —, während der Engländer das als ganz selbstverständliche kaufmännische Klugheit ansieht, er weiss, dass sein Opfer ihm später vielfach herauskommt.

Leider liegt nun die Tarifsache auf den Italienischen Bahnen anders, als diesseits und bis Chiasso (bis an die Grenze Italiens). Noch im Juli lasen wir einen Schmerzensschrei des Königlichen Ober-Bergamts zu Saarbrücken, das sich über die Tarifpolitik der Italienischen Linien bitter beklagte. Wir wissen nun nicht, ob schon Remedur eingetreten ist, bezweifeln es aber.

Der Frachtsatz von Chiasso bis Mailand, eine Entfernung von nur 52 km, beträgt nicht weniger als 4,72 Frcs. pro Tonne, was einem Fracht-Streckensatze von 6 Cts. gleichkommt, den festen Zuschlag von 1,60 Frcs. pro Tonne noch nicht einmal eingerechnet.

Die Engländer ihrerseits wissen ganz wohl, welche Gefahr ihrer Kohle von unserer Concurrenz droht und machen jetzt deshalb verdoppelte Anstrengungen. Nach neuerer Mittheilung sind diese Bemühungen nicht erfolglos geblieben, denn die bisherigen Tarifsätze von den Häfen Genua und Savona nach Mailand haben eine Herabsetzung erfahren und stellt sich der Satz für die 153 Kilometer lange Strecke Genua-Mailand auf 7 Frcs. pro Tonne, die bisher 10 Frcs. kostete.

Wenn diese Schwierigkeiten überwunden sein werden, dann erschliesst sich jedenfalls in der Lombardei für unsere Montanwie nicht minder für unsere Textil-Industrie etc. ein grosses Gebiet und das à fonds perdus gebrachte Opfer des Reiches wird sich dann nach vielen Seiten der Deutschen Grossgewerbsamkeit reichlich verzinsen. Es wird dieses bedeutende Ziel erreicht werden, wenn die Deutsche Handelswelt die Italienischen Märkte sorgsam studirt, gewandt mit den in vielen Richtungen eigenartigen und nicht sehr scrupulösen — — Italienern zu operiren versteht, gute Firmen aber auch streng reell zu bedienen sich zum unverrückbaren Grundsatz macht!

P. S. Die Rentabilitätsfrage haben wir von unseren Betrachtungen ganz abseits liegend betrachtet, ein Urtheil darüber lässt sich heute, wo der Vollbetrieb erst nach Wochen zählt, eigentlich noch gar nicht geben. Wohl möglich, dass die Dividende und die Verzinsung der Prioritäten im ersten Jahre ausbleibt, die wirthschaftliche Bedeutsamkeit der Bahn für Deutschland würde dies nicht im Mindesten tangiren und verringern. J. Fr.

Aus dem Bericht über das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn. Bau und Betrieb im Jahre 1881.

Nach der vorliegenden amtlichen, ein umfangreiches Material darbietenden Quelle umfasste die räumliche Ausdehnung des Gesammtunternehmens der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft am Jahresschlusse 1881 neben

a) der Hauptbahn (inbegriffen die Wilhelmsbahn) . 634,32 km
b) die Breslau-Posen-Glogauer Bahn . . . . 211,08 „
c) die Posen-Thorn-Bromberger Bahn . . . . . . 185,30 „
d) die Breslau-Mittelwalder Bahn und die Niederschles. Zweigbahn . . . . 389,94 „
e) die Stargard-Posener Bahn . . . . 172,20 „
f) die Oberschlesische schmalspurige Zweigbahn . . 104,43 „

Zusammen mithin eine Bahnlänge von . . 1697,27 km von welcher 135,21 km verpachtet und 21,57 km hinzugepachtet sind, so dass die Betriebslänge 1583,63 km betrug und zwar für den Personenverkehr 1 513 km, für den Güterverkehr 1583,63 km. Die bei a) und b) bezeichneten Bahnen sind mit 239,80 km Doppelgleis versehen. Die Bahnen sind in den Provinzen Schlesien, Posen, Brandenburg, Pommern und Westpreussen und 2,41 km im Kaiserreich Oesterreich gelegen. Der Betrieb nach der Bahnordnung für Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung fand im Ganzen auf 136,88 km statt. Die im Jahre 1880 fertiggestellte Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenrother Bahn ist seit 1881 sowohl finanziell, wie betreffs der Betriebsverwaltung ein integrirender Theil der Oberschlesischen Hauptbahn geworden, so dass die Betriebsrechnung beider Bahnen gemeinschaftlich geführt wurde, jedoch unter Trennung der Rechnung des Reserve- und Erneuerungsfonds, welcher für die neue Bahn besonders angelegt worden ist.

Das bis Ende 1881 concessionirte Anlagecapital für die zum Oberschlesischen Eisenbahnunternehmen gehörenden Bahnen besteht in a) 88 242 900 *M.* Stammactien und 241 812 700 *M.* Prioritätsobligationen der Oberschlesischen Bahn, zusammen 330 055 600 *M.* Das Anlagecapital der durch Betriebsüberlassungsvertrag vom 23. März 1866 in Betrieb und Verwaltung für eigene Rechnung übernommenen Stargard-Posener Bahn umfasst 15 000 000 *M.* Stamm- und 6 900 000 *M.* Prioritätsobligationen, zusammen 21 900 000 *M.* Von den creirt gewesenen Stammactien Lit. E. im Belaufe von 38 550 000 *M.* gelangten nach dem Generalversammlungsbeschluss des Jahres 1880 13 338 000 *M.* nicht zur Ausgabe und sind vernichtet worden, so dass in der Summe bei a nur 25 212 000 *M.* Stammactien Lit. E. enthalten sind.

Das finanzielle Gesammtresultat des Betriebes des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens ist ein noch günstigeres als im Vorjahre, indem die Gesammteinnahmen mit Ausschluss der Werthe der bei den Erneuerungen gewonnenen alten Materialien, von 56 436 525 *M.* im Jahre 1880 auf 60 472 810 *M.* im Jahre 1881, mithin um 4 036 285 *M.* oder 7,13 pCt. gestiegen sind. Dabei sind die Gesammtausgaben, gleichfalls mit Ausschluss derjenigen für Erneuerungen, allerdings noch in stärkerem Masse, nämlich von 25 643 475 Mark in 1880 auf 27 964 988 *M.* in 1881, sonach um 2 321 513 *M.* oder 9,05 pCt. gestiegen. Mit Einschluss der Werthe der Erneuerungen erhöhte sich jedoch die Gesammt-Einnahme des Jahres 1881 um 4 368 944 *M.* oder 7,57 pCt., dagegen die Gesammt-Ausgabe um 2 169 367 *M.* oder 6,99 pCt., letztere mithin in geringerem Masse als erstere. Wie in früheren Jahren ist das Anwachsen der Betriebseinnahmen zumeist der stetigen Verkehrsentwickelung beizumessen, indem an dem erwähnten Einnahme-Mehr von 4 036 258 *M.* die von 49 234 422 *M.* des Jahres 1880 auf 50 331 218 Mark in 1881 erhöhten Transporteinnahmen mit 3 096 796 Mark betheiligt sind. Die zu diesem Nutzeffect erforderlich gewesenen Transportleistungen steigerten sich von 606 543 840 gefahrenen Locomotivnutz- und Wagenachs-Kilometer im Jahre 1880 auf 650 310 521 derselben im Jahre 1881, mithin um 7,22 pCt., und diese Steigerung der Transportleistung zog nothwendig auch die Vermehrung der am Wesentlichsten durch die Erhöhung der Kosten der Bahn- und Transportverwaltung beeinflussten Betriebsausgaben nach sich. Und zwar betragen diese Kosten 1881 mehr als im Jahre 1880 für Allgemeine Verwaltung: 8,5 pCt., Bahnverwaltung 12,19 pCt. und Transportverwaltung 8,04 pCt. Absolut sind die Kosten der Transportverwaltung, nämlich um 1 387 760 *M.*, relativ die der Bahnverwaltung, nämlich um 681 260 Mark am Erheblichsten in die Höhe gegangen; während die Steigerung der Kosten der Allgemeinen Verwaltung in einer von der Verkehrsbewegung unabhängigen Vermehrung der Ausgaben der etatsmässigen Stellen für das Bureaupersonal und für Beamtenpensionen beruht. Bei Vertheilung der Einnahmen und Ausgaben auf das Bahnkilometer giebt sich für 1881 ein Mehrüberschuss von 76 *M.*

Die Gesammtausgaben für Erneuerungszwecke sind um 152 145 *M.*, nämlich von 5 397 056 *M.* in 1880

auf 5 244 911 *M.* in 1881 zurückgegangen und demgemäss auch die Rücklagen in die Erneuerungsfonds niedriger gewesen, die hinsichtlich der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Bahn nur in Höhe der diesen Fonds entnommenen Ausgaben zu berechnen waren, wohingegen für die Stargard-Posener Bahn auch in 1881 die volle regulativmässige Rücklage nothwendigerweise zuzuführen war. Im Ganzen wurden die Rücklagen für 1881 auf 4 348 639 *M.*, das ist um 131 753 *M.* weniger, als für 1880, berechnet.

Von dem nach Abzug der Beträge für Rücklagen in die Erneuerungs- und Reservefonds und Verzinsung und Tilgung der Obligationen verbleibenden Gesammtüberschusse sind an Superdividende des Staates 4 605 591 *M.* und an Eisenbahnabgaben aus dem Betriebe des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens 1 525 715 *M.*, zusammen 6 131 606 *M.* an den Fiscus überwiesen, während die Zinsgarantie-Verpflichtung des Staates nur für die Rente der Stargard-Posener Actionäre im Belaufe von 13 133 *M.* in Anspruch genommen ist und derselbe für die Posen-Thorn-Bromberger Bahn, wie in 1880, keinen Zuschuss zu leisten hatte. Demnächst verblieb zur Vertheilung der Dividende an die Actionäre der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft und nach Abzug des zu zahlenden Zuschusses von 150 000 *M.* an die Actionäre der Stargard-Posener Bahn, sowie der Tantieme für die Verwaltungsraths-Mitglieder der Oberschlesischen Bahn von 28 029 *M.* noch ein Betrag von 10 129 344 *M.* übrig, der jedoch noch um diejenige Summe zu kürzen war, welche der Fiscus infolge der hinsichtlich des Bahnhofes Posen in den Jahren 1875 bis 1880 zu viel gezahlten Zuschüsse, bezüglich zu wenig bezogener Superdividende und Eisenbahnabgaben von den Actionären zu fordern hatte. Aus dem dann noch verbleibenden Rest konnte den Actionären eine Dividende von 11,3 pCt. gewährt und dem Jahre 1882 ein steuerfreier Uebertrag von 18 460 *M.* überwiesen werden. Es fanden hiernach von dem Ueberschusse des Gesammtunternehmens von 21 512 844 *M.*, welcher aus dem Betriebe der Oberschlesischen Eisenbahn (incl. Wilhelmsbahn) mit 19 377 481 (1880: 17 563 947) *M.* hervorgegangen, während zu letzterem Betrage durch Zuweisungen der Nebenbahnen, der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn 426 979 (1880: 392 506) *M.* und der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 1 708 384 (1880: 1 720 347) *M.*, zusammen noch 2 135 363 *M.* hinzugetreten waren, überhaupt folgende Verwendungen statt: Zur steuerfreien Uebertragung in das Jahr 1882: 18 460 *M.*, Verzinsung der Prioritätsactien 3 757 358 *M.*, Amortisation derselben: 726 972 *M.*, Rückerstattungen an die etc. Niederschlesische Zweigbahn 272 237 *M.*, desgleichen an den Staat 139 436, Superdividende und Eisenbahnabgabe an den Staat 4 605 591 *M.* bezw. 1 525 715 *M.*, Zuzahlung zu dem von der Breslau-Mittelwalder und der Niederschlesischen Zweigeisenbahn nicht gedeckten Verzinsungsantheile für die Obligationen der Oberschlesischen Bahn 317 598 *M.*, Zuschuss zur Rentenzahlung an die Stargard-Posener Eisenbahnactionäre 150 000 *M.*, Zahlung von 9 971 448 *M.*, d. i. $11^3/_{10}$ pCt. Dividende für die Stammactien an die Actionäre der Oberschlesischen Bahn, desgleichen von 28 029 Mark Tantieme an den Verwaltungsrath.

Die finanzielle Gestaltung der Haupttitel der Betriebsabschlüsse im Einzelnen ergab Mark für die

Bahn	Einnahme im Person.- Verkehr	Einnahme im Güter-Verkehr	Verschiedene Einnahmen	Gesammt-Einnahmen	Ausgabe	Ueberschuss
Oberschles. u. etc. Wilhelmsbahn . . .	3607840	27797856	7169796	38575492	17062648	21512844
Bresl. - Posen-Glog. Bahn .	1382277	5977655	1023586	8383518	5077634	3305884
Posen - Thorn-Bromberg. B.	873062	3304902	838037	5016001	3082010	1933991
Bresl.-Mittelw. u. etc. Niederschles. Zweigbahn . . .	1801632	4942299	1442777	8186708	5472035	2714673
Stargard-Pos. .	630289	2004407	676524	3320220	2410499	909721
Oberschles. schmalspur. Zweigbahn .	—	655139	89870	745009	237776	507233

Unter „verschiedene Einnahmen" der Oberschlesischen Bahn sind ausserdem die erwähnten Zuweisungen aus den Ueberschüssen der Breslau-Posen-Glogauer und der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigeisenbahn enthalten.

Der Gesammtverkehr des Berichtsjahres 1881 im ganzen Bereiche des Oberschlesischen Eisenbahnübernehmens (mit Ausnahme der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigeisenbahn) ergiebt im Vergleich zu 1880, dass der Personenverkehr mit 271 376 699 Personenkm (1880 258 762 873) gegen Einnahme (inbegr. Nebenerträge) von 8 304 027 (1880 7 921 114) *M.*, mithin 4,83 pCt. Zunahme, und der Güterverkehr mit 1 314 914 294 (1880 1 208 405 714) tkm gegen Einnahme (mit Nebenerträgen) von 44 026 466 (1880 41 311 986) *M.*, mithin 6,57 pCt. Zunahme hatten, wobei die Durchschnittseinnahme für das Personenkilometer in 1881 und 1880 2,98 ₰ und für das Tonnenkilometer (ohne Nebenerträge) von 3,23 auf 3,28 ₰ in 1881 sich in 1880 stellte. Zur Einnahme (ohne Nebenerträge) im Personenverkehr trug bei Wagenclasse I. 2,24 pCt., II. 19,69, III. 41,27, IV. 32,74, Militär 4,06; zur Einnahme im Güterverkehr: Eilgut 0,72 pCt., Frachtgut 97,35 (darunter Gut des Ausnahmetarifs pro Wagenladung von 10 t und mehr 66,50), Post-, Militär- und frachtpflichtiges Baugut zusammen 0,26 und Viehverkehr 1,67 pCt.

Unter den 1 025 758 344 tkm des Ausnahmetarifs für Wagenladung von 10 t und mehr befanden sich 872 800 268 tkm Steinkohle (Coaks), mithin 66,38 pCt., und unter der Einnahme aus diesem Ausnahmetarif von 28 651 169 *M.*, 23 510 850 *M.*, mithin 54,57 pCt. für Steinkohle (Coaks).

An dieser bedeutenden und bisher nicht erreicht gewesenen Einnahme aus dem Steinkohlen-(Coaks-) Verkehre des Gesammtcomplexes sind die Oberschlesische Hauptbahn mit 71,51 pCt., dagegen alle anderen Bahnen des Complexes mit nur 28,49 pCt. betheiligt. Und es ergeben sich als Einnahme-Durchschnittsverhältniss für das Tonnenkilometer und für die Tonne Steinkohle bei der Posen-Thorn-Bromberger Bahn 1,84 ₰ bezw. 2,46 *M.*, Stargard-Posener 2,04 ₰ bezw. 2,96 *M.*, Breslau-Posen-Glogau 2,22 ₰ bezw. 3,12 *M.*, Oberschlesische Hauptbahn 2,90 ₰ bezw. 3,31 *M.*, Breslau-Mittelwalder (inbez. der Niederschlesischen Zweigeisenbahn) 2,96 ₰ bezw. 2,01 *M.* An sonstigen mineralischen Brennstoffen des Complexes sind 25 261 t Braunkohle befördert (1880 30 231, 1879 33 570).

Die sonstigen specielleren Verhältnisse der Gesammt-Güterbewegung auf den normalspurigen Bahnen in den verschiedenen Verkehren und Waarengattungen sind durch die Angabe zu kennzeichnen, dass betheiligt waren (mit Ausschluss von Fahrzeugen und Vieh) Stückgut mit 243 911,7 t, Wagenladungsgut mit 9 264 045,3 t; ferner a) der Binnenverkehr mit 4 324 467 t, d. i. 348 776,3 t mehr als in 1880, b) der directe Verkehr mit 4 616 113,4 t, d. i. 355 826 t mehr als in 1880, und c) der Durchgangsverkehr mit 567 376,6 t oder 86 836,1 t mehr als in 1880, wonach bei der im Ganzen 791 438,4 t ausmachenden Steigerung a) 44,07, b) 44,96 und c) 10,97 pCt. beigetragen haben. Bei Berücksichtigung der Waarengattungs-Bewegung wurden von Mengen von mehr als 50 000 t gefahren: Steinkohle 5 062 806 (1880 4 563 291), Getreide 531 435 (508 885), Bau- und Nutzholz 449 092 (415 563), Erze und Mineralien 337 249 (283 159), Steine (roh und bearbeitet) 303 180 (267 769), Feld-, Garten- und Walderzeugnisse 254 172 (192 819), Kalk 240 563 (223 616), Eisen (roh) 199 609 (197 172), Coaks 196 857 (170 896), Eisen (verarbeitet) 162 241 (145 448), Mühlenfabrikat 137 735 (109 788), Salz 107 735 (88 565), Chamott- und andere Ziegeln 105 597 (128 926), Hülsenfrucht und Saat 82 780 (82 168), Kartoffeln 74 883 (142 559), Spiritus etc. 64 839 (53 628), Zucker 57 979 (40 829). Sonach ist bei diesen sämmtlichen genannten Waarengattungen, mit Ausnahme von Kartoffeln und Chamott- und anderen Ziegeln, welche eine Abnahme des Transports erlitten, eine Zunahme zu verzeichnen, die am bedeutendsten sich bei Steinkohlen, Felderzeugnissen und Erzen (nebst Mineralien) erwies.

Die einem Unternehmer verpachtete Oberschlesische schmalspurige Zweigbahn im Berg- und Hüttenreviere ergab ein Transportquantum von 1 869 911 t mit 20 407 367 tkm (1880 1 918 278 t und 20 931 576 tkm) und einem Einnahmeantheil für die Oberschlesische Bahn von 655 139 (1880 673 423) *M.*, und es befanden sich unter den Transporten zumeist: Steinkohle 597 311 t (1880 602 231), Eisenerz 543 364 t (543 001) und Galmei 501 158 t (535 174). Der Einnahmeantheil von diesen drei Transportgegenständen war in 1881 bezw. 107 458 *M.*, 237 030 *M.* und 339 531 *M.*

Der Fahrpark der normalspurigen Bahnen umfasste 577 Locomotiven, 669 Personen- und 11 934 Gepäck- und Güterwagen, für den im Ganzen die Beschaffungskosten 75 164 233 *M.* betragen hatten, wofür bei dem ganzen Bahncomplex (ohne Stargard-Posener Bahn) 20,3 und bei der Stargard-Posener Bahn 25,2 pCt. des betreffenden Bahn-Anlagecapitals zu verausgaben gewesen waren. Die Kosten der im Jahre 1881 neueingestellten, aus Betriebsfonds beschafften Betriebsmittel hatten überhaupt 1 268 852 *M.* und die Beschaffungskosten der ausrangirten Betriebsmittel 819 355 *M.* betragen.

Die Gesammtkosten des Werkstättenbetriebes beliefen sich auf 4 496 755 (1880 4 308 215) *M.* Es war der Werth der hierbei verbrauchten Materialien 1 611 849 (1880 1 933 424) *M.*, die Summe der gezahlten Löhne 1 763 245 (1880 1 706 124) *M.*, die Zahl der Arbeiter 2 562 (1880 2 457).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 18. September 1882. (Eisenbahnrath. Handeltreibende Stationsbeamte. Behördliche Anordnungen. Behandlung der Postwagen. Jaroslau-Sokal. Eisenbahnregiment. Phylloxeravorsicht. Pest - Fünfkirchen. Fortbildungsschule. Fahrbegünstigungen für Bedienstete. Fahrpreis in Sommerfrischen. Directorenconferenz. Bahneröffnungen im Juli. Coursnotiz.)

Die Constituirung des Staats-Eisenbahnrathes ist insofern erfolgt, als die Namen der Mitglieder endlich publicirt wurden. Die vom Handelsminister berufenen Männer haben zumeist eine langjährige Thätigkeit im Eisenbahnwesen aufzuweisen; das lässt sich zwar begreiflicher Weise nicht von den seitens der Handelskammern und landwirthschaftlichen Gesellschaften gewählten und vom Minister bestätigten Mitgliedern sagen; doch finden sich auch unter ihnen mehrere Abgeordnete, welche theils Referate in Bahnfragen hatten, theils sich in den diesfälligen Debatten bemerkbar machten; die Anderen sind auch grösstentheils vortheilhaft bekannte Vertreter des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft. Die Regierung hat sich bei diesen Wahlen und Bestätigungen von allen nationalen und politischen Tendenzen fern gehalten, vielmehr auch entschiedene Gegner ihres Systems berufen. Wenn sich auch vereinzelte Stimmen vernehmen lassen, welche an dem Einen oder Anderen der Erkorenen Manches auszusetzen finden, so mögen die Motive unerörtert bleiben, da sich dieselben auf persönliche Momente zurückführen lassen. Es hätten gewiss auch einzelne tüchtigere nominirt werden können; es waren aber noch anderweitige Umstände zu berücksichtigen, welche den Ausschlag gaben. Bei den 3 Mitgliedern des ständigen Beirathes scheint die Rücksicht vorgewaltet zu haben, dass dieselben über die freie Zeit verfügen, um sich ihrem neuen Berufe ganz widmen zu können; zwei sind gewesene hochgestellte Eisenbahnbeamte in Pension, der dritte dürfte von seiner Verwaltungsrathstelle auch nicht stark in Anspruch genommen sein; die beiden Ersatzmänner sind unabhängige Reichsrathsabgeordnete bezw. Vertreter des Handels und der Landwirthschaft. So lässt sich nun aus der Zusammensetzung dieser Körperschaft erwarten, dass sie die neue Institution zu Ehren bringen und für das gesammte Eisenbahnwesen gemeinnützig wirken werden.

Die Betreibung eines Kohlenverschleisses seitens einiger Stationsvorstände, worüber jüngst (S. 928) berichtet wurde, scheint zu einer Enquête Veranlassung gegeben zu haben, indem die Bahnverwaltungen durch die Oesterreichische Generalinspection aufgefordert wurden, einen tabellarischen Ausweis jener Stationen vorzulegen, in welchen durch Bahnbeamte resp. deren Frauen oder durch andere in ihrem Hausstande lebende Personen ein Verschleiss von Kohlen oder irgend einem anderen Artikel von z. B. Salz, Holz, Kalk, Victualien und dergleichen betrieben wird. Anmerkungsweise ist auch anzugeben, ob am Stationsplatze oder in dessen unmittelbarer Nähe analoge Geschäfte von Privatparteien betrieben werden und ob solche Concurrenzgeschäfte früher oder später etablirt wurden, als jene der betreffenden Bahnorgane.

Wegen behördlicher Anordnungen betreffend die Anrainer der Bahn und das Benehmen in deren Nähe (§ 99 und 100 der Betriebsordnung) sollen sich nach einem Erlasse der Generalinspection die in ihren Rechten gekränkten Eisenbahnverwaltungen nur dann an dieselbe um Abhilfe wenden, wenn auch trotz der bei den gesetzlich competenten Oberbehörden ergriffenen ordentlichen Rechtsmittel durch eine (auch oberbehördlich bestätigte) Anordnung der Bestand oder der Betrieb der Eisenbahnen unmittelbar gefährdet erscheint.

Das Abstossen und Rollenlassen von Postwagen, welche mit K. K. Postbediensteten besetzt sind, wurde von der K. K. Generalinspection mit der weiteren Anordnung strenge untersagt, dass auch Verschiebungen von Postwagen, in welchen sich diensthabende Postorgane befinden, mit der grössten Vorsicht und Behutsamkeit vorzunehmen sind. Die Verletzung eines Postbediensteten bei einem solchen Anlasse hat die Bahnverwaltungen zu den strengsten Vernehmungen der Maschinenführer und des Verschubpersonals bestimmt, um derartigen Unfällen in Hinkunft wirksam zu begegnen.

Bezüglich des Unbrauchbarwerdens von Postconducteurwagen während der Fahrt wurde schon im Jahre 1859 das Verfahren normirt, welches gegenwärtig vom Oesterreichischen Handelsminister den Bahnverwaltungen in Erinnerung gebracht wurde. Es ist zunächst auf die Sicherheit der mitgeführten Postsendungen und die möglichst schleunige Fortschaffung der Briefpost Bedacht zu nehmen, wozu die Bahnorgane hilfreiche Hand bieten müssen. Umständlich werden die Fälle der Umladung und der dabei zu treffenden Vorkehrungen normirt. Jeder Zugbegleiter hat ein Exemplar dieser Verordnung zu erhalten, von deren richtiger Auffassung sich bei den periodischen Prüfungen zu überzeugen ist.

Die Begehungscommission für die Jaroslau-Sokaler Bahn hat ihre Function zu Ende geführt, doch bestehen zwischen den Anforderungen der Vertreter des Kriegsministeriums und den diesfälligen Zugeständnissen der Concessionärin (Galizische Carl-Ludwigbahn) noch Differenzen, welche aber bei Weitem nicht die Bedeutung haben, dass Letztere, wie behauptet wurde, sogar die Concession zurückzulegen gewillt sein soll. Das offiziöse „F. B.“ erklärt beschwichtigend, dass die colportirten grotesken Mittheilungen über enorme Forderungen der Commission arge Uebertreibungen sind und dass nicht diese, sondern die Centralstelle zu entscheiden hat.

Ein Eisenbahn-Regiment wird (statt der bisherigen 15 Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Kriegsfalle) in Oesterreich jetzt nach dem Preussischen Vorbilde errichtet, welches alle feldmässigen Eisenbahnbauten durchführen und auch den Verkehrsdienst besorgen wird. Dasselbe wird vorläufig aus 2 Bataillonen zu je 4 Compagnien bestehen, aus den Genie-Regimentern, den Detachements der Pionniere und der Mineure gebildet, sowie aus dem Pionnier-Regiment verstärkt. Es werden Officiere der Pionnier- und Genietruppe und solche Officiere anderer Waffengattungen für das Regiment bestimmt, welche eine technische Militär-Bildungsanstalt absolvirt haben. Es werden im Allgemeinen 2 Compagnien jedes Bataillons für den Eisenbahnbau und 2 Compagnien für den Verkehrsdienst bestimmt sein. Die Inanspruchnahme des Personals der Eisenbahn-Gesellschaften im Kriegsfalle bleibt naturgemäss aufrecht, jedoch mit dem Unterschiede gegen das frühere Verhältniss, dass die Leitung des Baues und Verkehrsdienstes den militärischen Functionären obliegen wird, denen gegebenenfalls auch Civilarbeiter unterstellt werden. Im Frieden werden die Abtheilungen des Regiments zur Uebung an im Bau befindlichen Eisenbahnen mitarbeiten und auf fertigen Linien den gesammten Verkehrsdienst zeitweilig besorgen.

Pflanzensendungen, deren Verpackung und Transportart nicht den Bedingungen des internationalen Phylloxera-Uebereinkommens beziehungsweise den diesfalls herausgegebenen und gehörig bekanntgemachten Instructionen entsprechen, werden nach einer Bekanntmachung auf keinen Fall über die Grenze hereingelassen und können sich die daraus entstehenden Schäden lediglich die Betreffenden selbst zuschreiben. Laut Erlass des Oesterreichischen Handelsministers sind zufolge der neuen Berner Phylloxera-Convention vom 9. November 1881 specielle Einfuhrbewilligungen des Ackerbauministeriums für Pflanzensendungen nicht mehr erforderlich, wenn dieselben von der in dieser Convention vorgeschriebenen Erklärung des Absenders und der Bescheinigung der zuständigen Behörde des Ursprungslandes begleitet sind.

Zwischen den Concessionären der Budapest-Fünfkirchener Bahn und den Interessenten der betreffenden Gegenden haben wegen des Baues zweier Flügellinien Verhandlungen stattgefunden, welche zu einem günstigen Resultate führten. Die eine dieser Flügelbahnen würde von einem Punkte zwischen den Stationen Sárbogárd und Simontornya der Budapest-Fünfkirchener Linie ausgehend über Tolna nach Szegszárd in einer Länge von 60 km führen. Eine kleinere Flügelbahn würde im Sió-Thale oberhalb Ozora gebaut. Hierdurch wird das ganze Netz der neuen Bahn beinahe 300 km betragen und sich auch ihr Verkehr bedeutend erhöhen. Die Verwaltung der Budapest-Fünfkirchener Bahn wird bekanntlich mit jener der Fünfkirchen-Barcser und Mohács-Fünfkirchener Bahn vereinigt, wodurch sich die Kosten der Centralleitung verringern und eine bessere Ausnützung des Wagenparks möglich wird. Die erwähnten Flügelbahnen werden keine nennenswerthe Erhöhung des projectirten Actiencapitals nach sich ziehen, weil die Interessenten einen Theil der Baukosten selbst decken. Nur im Laufe des auf die Beendigung des Baues der Flügelbahnen folgenden Jahres wird das Bau-Consortium (Oesterreichische Creditanstalt, Ungarische Creditbank und die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft) die Actien und Obligationen der Bahn auf den Markt bringen, bis dahin baut das Consortium aus eigenen Mitteln.

Ueber die Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte, welche vom Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten angeregt wurde, hat das von der Directorenconferenz entsendete Comité einen von derselben genehmigten Bericht erstattet, wonach das Zustandekommen der Fortbildungsschule als im dienstlichen Interesse gelegen anerkannt und empfohlen wird, die für Activirung der geplanten beiden Jahrgänge dieser Schule mit circa 5 000 fl. jährlich präliminirten Kosten in der Weise aufzubringen, dass dieselben pro rata der Kilometer auf sämmtlichen Bahnen, welche sich an dem Institute betheiligen, repartirt werden. Dieses Zugeständniss soll an die Bedingung geknüpft werden, dass die Verwaltung und Beaufsichtigung der Schule, inclusive des Ernennungsrechtes der Lehrkräfte, einem aus fünf Mitgliedern bestehenden Comité übertragen wird, von welchem drei Mitglieder von der Directorenconferenz der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, zwei Mitglieder vom Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten entsendet werden, deren Functionsdauer ein Jahr währt. Das Handelsministerium ist bereit, bei den die Staatsgarantie geniessenden Bahnen die Einstellung der entfallenden Kosten in die Betriebsrechnungen zu gestatten. Das für die Fortbildungscurse nöthige Local will der Club der Eisenbahnbeamten unent-

geltlich zur Verfügung stellen. Der erste Fachcursus wird schon für das Schuljahr 1882/3 demnächst eröffnet werden.

Die Freifahrten für Eisenbahnbedienstete bei Reisen ausser Dienst wurden eben so wie die, ihren nächsten Familienmitgliedern gewährten Fahrpreisermässigungen im Laufe der Zeit von mehreren Anstalten ziemlich eingeschränkt, eine Massregel, welche von den ohnehin gering besoldeten subalternen Beamten schwer empfunden wird. Das Directorium der Staatsbahn erklärte nun in einem Circulare an alle Eisenbahninstitute, dass die Hindernisse, welche früher der Bewilligung von Freikarten für Eisenbahnbeamte entgegenstanden, nunmehr beseitigt sind und dass es in Voraussicht der Reciprocität den früher geübten Modus wieder in Geltung treten lassen wolle. Dieses Circular wurde von beinahe allen Bahnen bereits zustimmend beantwortet. Es wäre aber wünschenswerth, dass die Freifahrtbegünstigung auch auf die pensionirten Bediensteten ausgedehnt werde, welche gegenwärtig nur die Hälfte der Gebühr zahlen.

Die Fahrpreisermässigung auf den westlichen Staatsbahnen, durch welche sich der Personenverkehr auf der Localstrecke von Wien erstaunlich vermehrt hat, wird von der Bevölkerung auch bezüglich der Sommerfrischen umfassend ausgenützt. Ausser vielen geplanten oder schon in Angriff genommenen Wegeherrichtungen in den umliegenden Forsten, theils durch Verschönerungsvereine und Touristenclubs, theils durch die Gemeinden selbst, werden auch bereits Verhandlungen gepflogen, um wichtige Verbesserungen, wie Bäder, Approvisionirung, Bespritzung etc. anzubahnen. Noch in diesem Herbste sollen Hunderte von Sommerwohnungen von Seite eines Wiener Consortiums gebaut werden, wobei nach heurigen Erfahrungen auf den gleichen Massenzufluss im nächsten Jahre gerechnet wird. Ist ja jetzt schon ein nambafter Theil der alten Quartiere bereits für nächstes Jahr vergeben.

In der gemeinsamen Directorenconferenz, welche vor einigen Tagen in Pest abgehalten wurde, war nach der „N. F. P." der wichtigste Punkt der Tagesordnung die Stellungnahme zum Beschlusse zu 3 der Tagesordnung der letzten Generalversammlung des Deutschen Eisenbahnvereins zu Breslau. Der Beitritt zur General-Saldirungsstelle in Berlin und Magdeburg soll kein obligatorischer, sondern ein facultativer und freiwilliger sein, nachdem das vierteljährige Recht der Kündigung den Zwang zum Beitritte als problematisch erscheinen lässt, insbesondere aber deshalb, weil in Folge der leidigen Couponsprocesse Beschlagnahmen auf die Guthaben der von solchen Processen verfolgten Bahnen zu befürchten sind.

Im Juli wurden nachstehende Bahnstrecken eröffnet: Am 1. Juli die 6,22 km lange Localbahn Poričan-Sadska der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und ferner die 4,06 km lange Flügelbahn Kopidlno-Liban der Localbahn Nimburg (Velelib)-Jičin der Böhmischen Commercialbahnen; am 17. Juli die 7,79 km lange Localbahn Zlonitz-Hospozin der Prag-Duxer Eisenbahn.

Die Course der Exportbahnen schliessen trotz der matten Stimmung an der Börse doch zur vorwöchentlichen Notiz. Die lebhafte Beschäftigung der Transportanstalten erscheint gerade durch die weichenden Fruchtpreise von langer Dauer; dies bezeugt auch die von den meisten derselben angeordnete Beschränkung des Laufes ihrer Wagen nach § 5 des Vereins-Wagenregulativs. Nordbahn blieb fest; die billigen Bahnstrecken sind entschieden im Course zurückgeblieben; ihre Avance ist unausbleiblich.

Baufortschritte des Arlberg-Tunnels während der Arbeitsperiode August 1882.

Mit 31. August 1882 war der Sohlenstollen des Arlberg-Tunnels auf beiden Seiten zusammen in einer Länge von 5 665,4 Meter aufgefahren, so dass also nur noch der kleinere Theil der gesammten Tunnellänge durch den Sohlenstollen zu erschliessen bleibt.

Die abgelaufene Bauperiode ist in Bezug auf den Arbeitserfolg wieder als eine recht günstige zu bezeichnen, indem die erzielten Baufortschritte die contractlich fixirten Minimalleistungen von täglich 3,3 m sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite weit übersteigen.

Der mittlere tägliche Fortschritt im Sohlenstollen betrug im Monat August auf der Ostseite 4,77 m, auf der Westseite 5,17 m.

Auf der Ostseite bestand das aufgeschlossene Gebirge zumeist aus granatführenden Glimmerschiefer mit Quarz- und phyllitischen Einlagerungen. Wenig Wasser.

Auf der Westseite wurde ebenfalls dünnblätteriger granatführender Glimmerschiefer mit nicht selten phyllitischen Einlagerungen und vereinzelten mehr oder minder grossen Quarzausscheidungen angefahren.

Das Gebirge daselbst zeigte jedoch unregelmässige Schichtung, war meist verworfen, abwechselnd feucht und trocken; im Allgemeinen indess so standfest, dass ein Einbau vor der Maschine während der ganzen Bauepoche entbehrlich wurde.

Zusammenstellung der Leistungen im Sohlenstollen:

Gegenstand	Ostseite (St. Anton)	Westseite (Langen)
	31. Juli — 31. August	31. Juli — 31. August
Sohlenstollenlänge vom Mundloch in Metern	3 005,9 — 3 153,7	2 351,5 — 2 511,7
Monatlicher Fortschritt in Metern	147,8	160,2
Mittlerer Tages-Fortschritt in Metern . .	4,77	5,17

(Wochenschrift des Oesterr. Ing. etc. Vereins.)

Amerikanische Correspondenz.

Güterclassification. Ueber die ausserordentliche Mannigfaltigkeit der auf den Amerikanischen Bahnen gültigen Gütertarifclassificationen — zwischen Boston und Newyork bestehen z. B. deren mindestens 15 gänzlich von einander verschiedene — werden vom verkehrstreibenden Publikum häufig bittere Beschwerden geführt. Selbst für nicht ungeübte Geschäftsleute ist es ein wahres Kunststück, die Frachtkosten für zu versendende Güter im Voraus zu ermitteln. Den expedirenden und den Abrechnungs-Beamten wird das Geschäft dadurch ebenfalls sehr erschwert und auch den Verwaltungen erwachsen durch die complicirten Verhältnisse und die dadurch entstehenden vielfachen Reclamationen eine Menge von Weitläufigkeiten und Kosten.

In einem, diese Uebelstände ausführlich behandelnden Artikel der „Railr. Gaz." wird daher dringend empfohlen, auf Vereinfachung bezw. Gleichstellung der Güterclassificationen im Conferenzwege hinzuwirken.

Personengelder. Für den Durchgangsverkehr der verschiedenen west-östlichen Linien besteht seit März cr. ein Theilungsabkommen, das bereits sehr günstige Erfolge erzielt hat, aber noch Ergänzungen bedarf. Im Juli und August cr. fanden daher unter dem Vorsitz des Commissar Albert Fink Conferenzen des vereinigten Executiv-Comités (Passagier-Abtheilung) der Trunk-Bahnen statt zur Herbeiführung dieser Ergänzungen, Festsetzung von Differential-Fahrpreisen zwischen den grossen westlichen und östlichen Städten und Aufhebung der bisher gezahlten Verkaufsprovisionen.

Die Verhandlung über den ersten Punkt musste mangels der erforderlichen statistischen Vorlagen der Wabash-Bahn vertagt werden. Dagegen kam die Vereinbarung der Differentialpreise in der I. Wagenclasse für die 4 concurrirenden Linien Cincinnati-Newyork dahin zu Stande, dass für die kürzeste, die schnellsten Züge und Durchgangswagen führende Route der Pennsylvania-Bahn (757 Englische Meilen) ein Normalpreis (I. Cl.) von 18 D.; für die nur langsame Züge fahrende Strecke der Marietta-Cincinnati und der Baltimore & Ohio-Bahn (767 Engl. Meilen) und die Durchgangs- und Schlafwagen führende Strecke der Bee-Line, Lake-Shore und Newyork Centralbahn (869 Engl. Meilen) 17 D. und für die Newyork, Pennsylvania und Ohio Linie (861 Englische Meilen) 16 D. als Normalpreise festgesetzt und in ähnlicher Abstufung auch die I. Classen-Preise zwischen Chicago resp. St. Louis und Newyork (Normalsätze 18 D. resp. 22¼ D.) regulirt wurden. Für die Strecke St. Louis & Newyork kommen hierbei bereits 6 concurrirende Linien in Betracht. Der Versuch einer Vereinbarung auch für die II. Classe (Einwanderer) kam noch nicht definitiv zu Stande.

Die Zahlung von Billet-Verkaufsprovisionen, welche bisher im Concurrenzverkehr eine grosse Rolle spielten und allgemein als ein arger Missbrauch betrachtet wurden, hört nach der gleichfalls erfolgten Abmachung zunächst in dem Gebiete östlich von Chicago, resp. einer östlich, einer nord-südlich durch Chicago gedachten Linie auf und die weitere Ausdehnung nach Westen hin wird angestrebt.

Bahnbau. Von Anfang dieses Jahres bis Mitte August wurden in den Vereinigten Staaten bis zur Schienenlegung fertig gestellt 5 782 Englische Meilen Bahn, gegen 3 180 Engl. Meilen in der gleichen Periode des Vorjahres. Die Bauthätigkeit in diesem Jahre ist hiernach um volle 81 pCt. grösser gewesen als im vorigen.

Gepäckwesen. In Amerika pflegen die Oberbeamten jeder Branche Vereinigungen zu bilden, welche in periodischen Wanderversammlungen sich über Angelegenheiten ihrer Dienstabtheilung, besonders über zu treffende Verbesserungen, abzustellende Missbräuche etc. berathen und dadurch den Verwaltungen werthvolle Unterlagen für die von ihnen zu treffenden Beschlüsse schaffen. So bestanden schon bisher derartige Vereinigungen für das Maschinen-, Wagen-, Bahnunterhaltungs-, Abrechnungswesen, den Güter- und Personenverkehr etc. Eine fernere neuerlich gegründete derartige Vereinigung ist die der Gepäck-Oberinspectoren (General Baggage Agents Association). Dieselbe hat in ihrer Anfangs August cr. abgehaltenen zweiten Versammlung u. A. empfohlen: Die allgemeine Einführung von Lagergeldern für nicht gleich abgenommenes Gepäck; die Verwiegung sämmtlicher Ge-

päckstücke auf einzelnen Stationen während eines oder mehrerer Monate — um eine Grundlage für eine gleichmässige Festsetzung des Gepäck-Freigewichts zu gewinnen —; ferner eine gemeinsam zu erlassende Benachrichtigung an das Publikum, dass den Bahnen das Recht zustehe, eine bestimmte Zeit vor Abgang der Züge festzusetzen, zu welcher zu expedirendes Gepäck aufgeliefert werden muss. Letztere Massregel hielt man dringend nothwendig, da die bisherige Praxis, bis zur letzten Minute anzunehmen, zu allerhand Unzuträglichkeiten geführt hat.

Entscheidung des Reichsgerichts, Expropriation betreffend.

Die Inhaber der Berliner Bankfirma „Gebrüder Schickler" besitzen in der Holzmarktstrasse ein Grundstück, das mit seiner Hinterfront an die Spree grenzt und dessen Besitzer seit alten Zeiten eine freie Communication von ihrem Grundstück mit dem Strom und freie Anlegung mit Kähnen gehabt haben. In Folge der Anlage der Stadtbahn im Spreebett, dicht an den Hinterfronten der Grundstücke an der Holzmarktstrasse, wurde die Communication des Schickler'schen Grundstücks mit dem Strom aufgehoben und die Eigenthümer des in dieser Weise entwertheten Grundstücks beanspruchten vom Preussischen Fiscus eine Entschädigung von 15 000 ℳ und erhoben diesbezügliche Klage. Das Landgericht I. Berlin wies die Klage ab, dagegen sprach ihnen auf ihre Appellation das Kammergericht diese Entschädigungssumme zu. Auf vom Fiscus beantragte Revision stellte das Reichsgericht, II. Hülfssenat, durch Urtheil vom 26. Juni cr. unter Aufhebung des kammergerichtlichen, das landgerichtliche Urtheil wieder her, durch welches die Kläger abgewiesen worden, indem es den Rechtssatz aussprach, „dass den Uferbesitzern an einem öffentlichen Strom lediglich auf Grund der Adjazenz ein eigentliches Privatrecht an dem Strome und dem Strombette oder ein Recht der freien Communication von ihrem Grundstücke mit dem Strome oder der Anlegung mit Kähnen nicht gebührt." „Wenn das Kammergericht die Ansicht aufstellt, das Recht auf Benutzung eines an einem öffentlichen Strome anstossenden Grundstückes Seitens seiner Besitzer als Ausgangspunkt oder Station für die Schifffahrt sei in so fern privatrechtlicher Natur, als dasselbe durch das Eigenthum an dem Ufergrundstücke bedingt werde, so ist ihm darin nicht beizupflichten. Die Adjazenz für sich gewährt nur die factische Möglichkeit für diese Benutzung. Ob das Ufergrundstück aber als eine Landungsstelle benutzt werden darf und welche besondere Anlagen zu diesem Zwecke herzurichten und zu gestatten sind, darüber hat allein die Strompolizei-Behörde Entscheidung zu treffen. Hat sonach ein Uferbesitzer von dieser die Genehmigung erhalten, sein Grundstück zu einer Landungsstelle herzurichten und diese zur Be- und Entfrachtung der den öffentlichen Strom passirenden Fahrzeuge für sich nutzbar zu machen, so entspringt dieser Vortheil, wie auch der Revisionsbericht mit Recht bemerkt, nicht aus dem Eigenthum an dem Grundstücke oder aus einem vom Staate Kraft seines Hoheitsrechts dem Uferbesitzer ertheilten Privilegium, sondern eben nur aus der Seitens der Staatsgewalt Kraft ihres polizeilichen Hoheitsrechts im öffentlichen Interesse ertheilten jeder Zeit widerruflichen und darum ein privates Vermögensrecht nicht gewährenden Verwaltungsmassregel und Erlaubniss zu lediglich baulichen Anlagen. Nach Vorstehendem könnten die Kläger wegen der von dem verklagten Fiscus Behufs Anlegung der Berliner Stadteisenbahn im Spreebette ausgeführten Bauten bezw. der dadurch bewirkten Schmälerung der bisherigen Nutzungen ihres Grundstücks Holzmarktstrasse No. 16/18 einen Entschädigungsanspruch nur alsdann geltend machen, wenn sie zu behaupten und nachzuweisen vermocht hätten, dass die Vortheile, die sie in Folge der Anlagen der Bahn im Strombette haben „aufopfern" müssen, privatrechtlicher Natur seien, und dass daher durch diese Anlage ein Eingriff in ihre Privatrechte stattgefunden habe. Eine dahin gehende Behauptung hat von ihnen jedoch hinsichts keiner der angeblich eingetretenen Beeinträchtigungen aufgestellt werden können."

Literatur.

—st.— **Die Kraftübertragung auf weite Entfernungen und die Construction der Triebwerke und der Regulatoren,** für Constructeure, Fabrikanten und Industrielle von G. Meissner, Ingenieur. Erste Lieferung. Verlag von Hermann Costenoble. Jena, 1882.

Das vorliegende Werk setzt sich zur Aufgabe, die Frage der Kraftübertragung, sowie die Construction der Triebwerke und der Regulatoren in umfassender Weise und unter Berücksichtigung der neuesten Fortschritte zu behandeln. Eine ganz besondere Aufmerksamkeit soll der Uebertragung resp. Fortleitung der Betriebskräfte geschenkt und namentlich auch die elektrische Kraftübertragung einlässlich behandelt und mit den übrigen Fortleitungsmethoden durch Draht und Hanfseiltransmission, mittelst comprimirter Luft und auf hydraulischem Wege verglichen werden.

Darnach wird das Werk enthalten:

1. Die Kraftübertragung auf grosse Entfernungen; deren Bedeutung für Gegenwart und Zukunft.
2. Die Einheit der Naturkräfte und das Gesetz von der Erhaltung der Kraft und der Materie in der Natur. Kreislauf der Energie.
3. Die elektrische Kraftübertragung auf kleine und grosse Distanzen.
4. Die Kraftübertragung mittelst comprimirter Luft.
5. Die Kraftübertragung auf hydraulischem Wege.
6. Die Kraftübertragung mittelst Drahtseiltransmissionen.
7. Die Kraftübertragung mittelst Hanfseiltransmissionen.
8. Vergleichung der verschiedenen Uebertragungsmethoden der Betriebskräfte.
9. Die Construction der Triebwerke.
10. Die Construction der Regulatoren für Triebwerke und Motoren.

Um von der elektrischen Kraftübertragung, sowie auch von derjenigen mittelst comprimirter Luft ein Verständniss zu gewinnen, ist vor Allem eine klare Vorstellung über die Constitution der Materie und die physikalischen Eigenschaften erforderlich, sowie eine sichergestellte Ansicht von der Einheit der Naturkräfte und dem Gesetz von der Erhaltung der Kraft und der Materie in der Natur. Obgleich hierzu schon weitergehende Kenntnisse nothwendig sind, so werden diese Grundlagen vom Verfasser als vorhanden vorausgesetzt, da der Hauptinhalt seines Buches nur praktischer Natur sein soll. Um jedoch dem Verständniss zu Hilfe zu kommen, sind die erwähnten Grundlagen in den beiden ersten Artikeln in Erinnerung gebracht, während die Gesetze über den galvanischen Strom, die Inductionsströme und den Elektromagnetismus unter dem Artikel über die elektrische Kraftübertragung kurz zusammengestellt werden.

Das Werk wird 2 Bände in Lexikon-Octavformat umfassen und in 10 Lieferungen von 4 Bogen und je 6 lithographirten Tafeln, Constructionszeichnungen von ausgeführten Anlagen darstellend, erscheinen. Preis pro Lieferung 3 ℳ.

Bei der Bedeutung des Gegenstandes, der gegenwärtig eine der wichtigsten Tagesfragen bildet, können wir das Werk als ein sehr zeitgemässes und nach der bisher erschienenen ersten Lieferung als eine werthvolle Bereicherung der Fachliteratur erklären.

Sicherer Schutz gegen Dampfkessel-Explosionen.

— st. — Obschon gewiss ein grosser Theil der Dampfkessel-Explosionen durch den sogenannten Siedeverzug veranlasst wird, so besteht doch bisher kein Apparat, welcher die directe Einwirkung des Feuers auf den mit Wasser gefüllten oder leeren Kessel controlirt oder auch nur äusserlich zu erkennen giebt. Diesem Mangel abzuhelfen und dadurch zur Verhütung von Explosionen beizutragen, hat Ingenieur Otto Knërs in Fürstenwalde einen „Universal-Sicherheits-Apparat" construirt und sich patentiren lassen. Den wesentlichsten Bestandtheil desselben bildet ein, an einer Stange befindlicher und die directe Heizfläche des Kessels berührender Legirungspfropfen, dessen Schmelzpunkt dem Wärmegrade des concessionirten Atmosphärendrucks entspricht. Findet nun durch Wassermangel oder durch zu hohe Dampfspannung oder durch Ueberhitzung des Kesselblechs durch Stichflamme oder Anhäufung von Kesselstein oder durch Siedeverzug ein Schmelzen des Pfropfens statt, so wird durch einen geeigneten Mechanismus die Dampfpfeife geöffnet und so das Ueberschreiten der zulässigen Temperatur signalisirt.

Der Preis eines solchen Apparates beträgt 200 ℳ.

Miscellen.

Bauthätigkeit in Paris. Nach den neuesten statistischen Erhebungen beträgt die Anzahl Häuser der Stadt Paris 82 352 gegen 71 873 im Jahre 1876. Es wurden somit während der letzten fünf Jahre 10 479 neue Häuser erbaut. Im Jahre 1876 hatte ein Haus im Mittel 26 Bewohner, welche Zahl seither auf 27 gestiegen ist, da während der letzten fünf Jahre ein grösserer Zuwachs der Einwohnerzahl als der Häuserzahl stattgefunden hat.

H. S. Eine interessante und wichtige Reihe von Sprengversuchen wurde vor Kurzem in einer grossen Kohlengrube bei Sheffield gemacht. Es handelt sich um das Ersetzen des Pulvers durch Patronen mit comprimirtem Kalke, um auf diese Art in Minen mit schlagenden Wettern die Gefahr von Explosionen zu vermeiden. Ein etwa dreizölliges Loch wurde 4 Fuss tief gebohrt, ausgereinigt und ein mit Löchern durchbohrtes eisernes Rohr eingesetzt, hier hinein kam die Patrone von comprimirtem Kalke, neben welcher Platz genug ist, um ein kleines Wasserrohr einsetzen zu können; das Ganze wird dann verstopft und mittelst einer Pumpe Wasser eingeführt. Die sich entwickelnden Gase brechen im Laufe einer halben Stunde zweihundert Centner Kohle, wobei nur 6 pCt. Kleinkohle war. Diese Versuche bestätigten die an anderen Orten vorgenommenen und man prophezeiet dem System grossen Erfolg.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Mit Gültigkeit bis vorläufig Ende dieses Jahres tritt in unserem Localverkehr ein Ausnahmetarif für Langholz dergestalt in Kraft, dass bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist. Breslau, den 14. September 1882. Direction. (1795 H & V)

Zu dem diesseitigen Local-Gütertarif kommt der 9. Nachtrag zur Einführung, welcher mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecken Blumenberg-Kl. Wanzleben und Eilsleben-Seehausen b/W. in Kraft tritt. Die Betriebseröffnung wird besonders bekannt gemacht werden. Der Nachtrag enthält Entfernungen und Tarifsätze für den Wagenladungs-Güterverkehr mit den Stationen Gross- und Klein-Wanzleben, sowie Seehausen bei Wanzleben.

Exemplare des Nachtrages sind bei den diesseitigen Stationen zum Preise von 0.05 ℳ pro Stück zu haben. Magdeburg, den 16. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1796)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Personen- und Gepäcktarif ist mit Gültigkeit vom 1. October cr. ab der 8. Nachtrag zur Ausgabe gelangt, welcher neue Billetpreise etc. für den Verkehr zwischen Charlottenburg einer- und Cassel, Frankfurt a/M. und Wiesbaden andererseits enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, bei welchen auch der qu. Nachtrag zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu haben ist. Erfurt, den 12. September 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1797)

Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. November l. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen zur Aufhebung gelangen werden:

1. Der Verbandsgütertarif vom 1. November 1877 bezw. 1. November 1879, Theil II, besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen einer- und der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits nebst Nachträgen;
2. der Ausnahmetarif für den Transport von Bau- und Nutzholz zwischen Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen einer- und Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen andererseits vom 1. November 1878 nebst Nachträgen;
3. die zu den vorgenannten Tarifen eingeführten Ausnahmefrachtsätze.

Der neue Tarif wird zum Theil Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen der seitherigen Frachtsätze enthalten.

Bis zum Erscheinen des Tarifs, welcher vom 20. October ab käuflich zu erhalten ist, ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Direction jede gewünschte Auskunft hierüber. Giessen, den 19. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogl. Direction. (1798)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. October l. J. tritt der II. Nachtrag zum Theil II des Tarifs vom 1. December 1881 für die Beförderung von Gütern zwischen Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn und sämmtlichen Stationen der Gr. Badischen Eisenbahnen in Kraft. Derselbe enthält directe Tarifsätze für den Verkehr zwischen Basel Centralbahnhof und den Bodenseestationen.

Exemplare desselben sind bei der Güterexpedition in Constanz unentgeltlich zu erhalten. Karlsruhe, den 17. September 1882. Generaldirection. (1799)

Am 1. October d. Js. tritt zu dem vom 1. Mai cr. ab gültigen Gütertarife (Theil II) für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Directionsbezirken Berlin und Köln (rechtsrheinisch) der III. Nachtrag in Kraft, enthaltend Bestimmungen und Kilometerzeiger für die in den Verkehr neu einbezogene Haltestelle Mersch des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie Berichtigungen des Haupttarifs und des II. Nachtrags. Exemplare dieses Nachtrags sind bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale für 10 ₰ zu haben. Köln, den 15. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrhein.). (1800)

Am 1. November cr. treten die Ausnahmesätze für Getreide etc. des Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verbands-Tarifes vom 1. August 1880 für den Verkehr mit den Stationen Altenbeken, Benninghausen, Bodenfelde, Brakel, Carlshafen, Driburg, Gesecke, Hardegsen, Lauenförde-Beverungen, Moringen, Ottbergen, Salzkotten, Sassendorf, Uslar und Wehrden des Directionsbezirks Hannover ausser Kraft. Hannover, den 15. September 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (1801)

Für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und Dt.-Eylau (Stadt), Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn werden die für Dt. Eylau geltenden Tarifsätze zuzüglich eines festen Zuschlages berechnet, welcher beträgt für

a) für Eil- und Stückgut 0,13 ℳ,
b) „ Wagenladungsgüter excl. der Sendungen ad c. 0,015 ℳ,
c) „ Kohlen jeder Art 0,02 ℳ pro 100 kg.

Soweit hiermit eine Erhöhung gegen die zur Zeit geltenden Sätze verbunden ist, treten die erhöhten Frachten erst mit dem 15. November a. curr. in Kraft.

Ferner werden die auf Seite 18 und 19 des Nachtrags II zum Staatsbahntarif Elberfeld-Bromberg angegebenen Schnittpunktsätze B für

Eulenburg auf 0,79 ℳ
Gerdauen „ 1,56 „
Gurnen „ 1,80 „

pro 100 kg berichtigt. Die hierin liegenden Erhöhungen treten ebenfalls erst mit dem 15. November d. J. in Kraft. Elberfeld, den 20. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1802)

Am 1. October cr. tritt unter Aufhebung des bezüglichen Ausnahmetarifs vom 10. September 1881 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft via Passau oder via Regensburg in Kraft, welcher gegenüber den bisherigen Frachtsätzen in vielen Fällen bedeutende Frachtermässigungen in sich schliesst.

Exemplare sind bei den Güter-Expeditionen der betreffenden Verbandsstationen zum Preise von 10 ₰ käuflich zu haben. Köln, den 18. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1803)

Wagenladungen können vom 20. d. Mts. ab auf der Station Dirschau zur Beförderung nach der Güterladestelle Liessau und umgekehrt auf dieser Ladestelle zur Beförderung nach Dirschau aufgegeben werden. Die Fracht wird nach der allgemeinen Kilometer-Tarif-Tabelle für die Entfernung von 3 km berechnet. Bromberg, den 20. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1804 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. October 1882 neuen Stils ab ermässigen sich im Verkehr von und nach Station Berlin-Alexanderplatz die Personenfahrgelder und Gepäckfrachtsätze um folgende Beträge:

für								
Courierzugbillets				Courierzug resp. Personenzugbillets				Gepäck-Ueberfracht pro 1—5 kg
Für Erwachsene		Für Kinder		Für Erwachsene		Für Kinder		
I. Kl.	II. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	
pro Billet in Mark								Mark
0,50	0,40	0,50	0,40	0,50	0,40	0,50	0,40	0,01

Bromberg, den 14. September 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1805 J)

Mit dem 20. September d. J. tritt im **Staatsbahnverkehr Bromberg-Berlin** zwischen Cüstrin und Stargard i/Pr. ein Ausnahmesatz für Getreide etc. mit 0,64 ℳ und zwischen Trebnitz und Stargard i/Pr. ein Ausnahmesatz für Braunkohlen, Steinkohlen, Steinkohlenasche, Cokes, Cokesasche, Briquets und Torf mit 0,46 ℳ pro 100 kg in Kraft. Bromberg, den 17. September 1882. Königliche Eisenbahndirection im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1806 J)

Mit dem 20. d. Mts. treten im **Südostpreussischen Verbandverkehre** für die nachbenannten Verkehrsrelationen folgende directe Frachtsätze des Specialtarifs III in Kraft:

Entfernung	Zwischen Rastenburg und	pro 100 kg in ℳ
37	Bischdorf	0,22
31	Dönhofsstädt . . .	0,20
37	Skandau	0,22

Bromberg, den 18. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1807 J)

2. Verkehrs-Störungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. In Folge Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser ist der Gesammtverkehr auf den Strecken Villach-Franzensfeste und Ala-Brixen seit 17. d. Mts. eingestellt.

Die Dauer der Verkehrsstörung kann noch nicht bestimmt werden. Wien, 19. September 1882. Die Generaldirection.

3. Couponeinlösung.

K. K. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass die am 1. October 1882 fälligen Coupons der gesellschaftlichen Silber-Prioritäts-Obligationen vom Fälligkeitstermine an in Wien beim Wiener Giro- & Cassenverein (I. Rockgasse No. 4) mit

Oe. W. fl. 7,50 Silber

eingelöst werden.

Die zur Einlösung erforderlichen Begleitscheine werden bei dem genannten Bankinstitute oder bei der Liquidatur der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien ausgefolgt. Wien, am 16. September 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (365)

4. Ausloosungen.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Zur Amortisation unserer Prioritäts - Obligationen à 300 *M.* sind heut ausgeloost die Nummern:

619 637 699 724 795 905 960 999 1133 1138 1543 1610 1667 1693 1978 2022 2274,

welche hiermit zum 2. Januar 1883 zur Zahlung des Nennwerthes gekündigt werden. Eine weitere Verzinsung findet nicht statt.

Die Einlösung erfolgt vom 2. Januar 1883 ab gegen Rückgabe der Stücke mit den noch nicht fälligen Zinscoupons bei den Zahlstellen:

a) hierselbst bei unserer Gesellschafts-Hauptcasse,
b) in Berlin
 1. bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse,
 2. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft, Französische Strasse,
c) in Breslau bei der Breslauer Discontobank, Friedenthal & Co.

Für nicht abgelieferte laufende Zinscoupons wird der Werthbetrag zurückbehalten. Bei diesen Zahlstellen können auch die am 1. October d. Js. fälligen halbjährlichen Zinsen unserer Prioritätsobligationen gegen Einlieferung des Coupons No. 16 à 7,50 *M.* erhoben werden.

Die einzulösenden Zinscoupons sind nach der Nummernfolge zu verzeichnen und ist ein Duplicat des Verzeichnisses beizulegen, welches bis zur Auswechslung der Coupons als Quittung dient.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass von den ausgeloosten Prioritätsobligationen, und zwar:

a) von den im Jahre 1880 gezogenen und zum 2. Januar 1881 gekündigten Stücken die Nummern 1845 und 1850 mit den Zinscoupons No. 15 bis 20 und
b) von den im Jahre 1881 gezogenen und zum 2. Januar 1882 gekündigten Stücken die Nummern 17 410 580 711 722 770 861 890 971 986 1103 1617 1792 und 1943 mit den Zinscoupons No. 15 bis 20, und die Nummer 280 mit den Zinscoupons No. 16 bis 20

heut in Gegenwart eines Notars verbrannt sind.

Es sind zur Einlösung im Rest die Nummern

2499 gekündigt zum 2. Januar 1881 und
2497 gekündigt zum 2. Januar 1882.

Poln. Wartenberg, den 19. September 1882. Direction. (364)

5. Submissionen.

Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover. Die Lieferung von

16 Stück 4rdr. leichten Personenwagen II./III. Classe,
11 Stück 4rdr. leichten Personenwagen IV. Classe, davon 4 Stück mit Gepäckraum, und
5 Stück 4rdr. leichten combinirten Post- und Gepäckwagen

soll vergeben werden.

Termin Montag, den 2. October 1882.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 6 *M.* — (eventuell von 2 *M.* pro Exemplar für jede Wagengattung) — vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 16. September 1882. Maschinentechnisches Bureau. (362 J)

Königliche Eisenbahndirection Elberfeld. Die in unseren Hauptmagazinen lagernden alten, ausrangirten Oberbau-Materialien sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Massenverzeichnisse liegen in unserem Centralbüreau hier, Zimmer 106 zur Einsichtnahme auf; Abdrücke können gegen Zahlung oder Francoeinsendung von 1 *M.* pro Heft von dem Kanzleivorsteher Peltz hier bezogen werden.

Offerten sind uns versiegelt mit der Aufschrift: „Abtheilung III C. Offerte auf Ankauf ausrangirter Oberbau-Materialien“ bis Montag, den 25. September cr. einzureichen.

Die Eröffnung derselben findet am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter statt. Elberfeld, den 13. September 1882. (359)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Die Lieferung von 13 000 Stück Querschwellen von Flusseisen im Gewicht von 598 000 kg sowie des zugehörigen Befestigungsmaterials soll im Wege der Submission verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen sind durch unser Centralbüreau zu beziehen. — Offerten werden bis zum 2. October 1882, Vorm. 11 Uhr erbeten. Direction. (360)

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Submission von alten Werkstattsmaterialien. Die in den Hauptwerkstätten Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam und Berlin angesammelten alten Werkstattsmaterialien, als Kupfer, Eisen, Stahl, Weichenschienen, Roth- und Weissguss, Messing, Zink, Tuch, Plüsch, Glas etc. sollen im Wege öffentlicher Licitation verkauft werden.

Die Bedingungen und Bestandsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau, Fürstenwallstr. 10, hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von dem genannten Büreau gegen portofreie Einsendung von 1 *M.* bezogen werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf alte Werkstattsmaterialien“ versehen, frankirt und verschlossen, bis spätestens zum Submissionstermin am 7. October cr., Vormittags 10 Uhr, an das Materialienbüreau einzureichen. Magdeburg, den 18. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (366)

PRIVAT-ANZEIGEN.

No. 18. Jahrgang 1882. **Berlin**, am 25. September 1882.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 22. September incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Colli mit Buchstaben sign.:						
1	A	—	1	Sack	Holzkohlen	—	18	1	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
2	AF & C	6567	1	Korb	?	—	27,5	2	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
2a	A S	367	1	Pack	in Papier geschlagen		52	2a	Lodelinsart	Grand Cent. Belge	
2b	B H	1026	1	Fass	Bier	—	70	2b	Anvers Bs.	„	
3	B M	11968	1	Wagen	Eisenplatten	—	—	3	Hochfeld Rh.	K. E.-D. r. Köln	
3a	C	—	1	—	eiserner Deckel	—	4	3a	Anvers Nord	Grand Cent. Belge	
4	E	—	1	Colli in grau Papier	Gussrahmen	—	2,5	4	Soest	K. E.-D. Hannover	
5	F G	1355/6	2	Kisten	?	—	151	5	Osnabrück K. M.	K. E.-D. r. Köln	
6	F L	428	1	Kiste	unbekannt	—	38	6	Buchholz	K. E.-D. Hannover	Zollplomben ab Aachen.
6a	F R	2958	1	Kiste	Waaren	—	50	6a	Anvers Bs.	Grand Cent. Belge	
7	G J	1/5	18	Colli	gusseiserne Ofentheile		77	7	Bremen	K. E.-D. Hannover	
8	H	1	1	Ballen	Matten	—	26	8	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
9	H B	—	1	Pack	5 alte leere Körbe	—	8	9	Celle	K. E.-D. Hannover	
10	H G	VI	1	„	Schaffelle	—	57	10	Halle a/S.	K.E.-D. Magdeburg	beschr.:Merseburg.
11	H S	2292	1	Korb	?	—	32,5	11	Halberstadt	„	bekl.: Wrist-Graufhof.
12	H S	5388/91	5	Ballons	gefüllt	—	je 69	12	Sachsenhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
13	J	×	2	—	gusseis. Füsse eines Candelabers		56	13	Duisburg K. M.	K. E.-D. r. Köln	
14	J S	23433 488	2	Ballen	ansch. Leinen	—	58	14	Goslar	Braunschweig.	
15	K	14	3	—	Eisenstangen	—	15	15	Calbe Stadt	K.E.-D. Frankf.a/M.	bez.: Greussen.
16	KHM	15	1	Pack	3 Holzböcke	—	16	16	Bockenheim	K. E.-D. Hannover	
17	L V	124	1	Kiste	leer	—	27	17	Braunschweig	Braunschweig	
18	M	68	1	Ballen	Heede	—	101	18	Bremen	K. E.-D. Hannover	Boden-Revision.
19	MB	3082	1	Spritfass	leer	—	93,5	19	„	„	Lagert seit circa 6 Wochen im Versandschuppen 3. Boden-Revision.
20	M O	875	1	Kiste	?	—	20	20	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
21	M S	4	1	—	Bettlaken	—	—	21	Halensee	E.-B.-A. Berlin Stadt- u. Ringb.	
22	O D	4769	1	Kiste	?	—	28	22	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	Am 25./8. 82 auf Begleitschein No. 76 ab Köln eingegangen. Unabgefordertes Gepäck. Boden-Revision.
23	P K	12	1	„	unbekannt	—	20	23	Bremen	K. E.-D. Hannover	
24	R	69	1	Fass	leer	—	34	24	Giessen	„	
25	S	2023	1	Collo	Stahl	—	26	25	Swinemünde	Betriebs-Amt Stettin-Strals.	
26	S	23943	1	Koffer	?	—	81	26	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	Best.-Stat. Mülheim a/Rubr.
26a	T K	1/3	3	Ballen	Waare	—	206	26a	Aix C.	Grand Cent. Belge	
27	T S B B	1868	1	Fass	Bier	—	47	27	Arnhem	Niederländ. Stsb.	bekl.: Berlin.
28	W	136 2	1	Ballen	Juteleinen	—	41,5	28	Braunschweig.	Braunschweig	
29	W H	849	1	Kiste	?	—	50	29	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bekl.: Berlin, bez.: Göttingen-Cöllingen.
					B. Colli m. Adressen sign.						
30	A. Nedderhut	—	1	Kiste	Effecten	—	96	30	Bremen	K. E.-D. Hannover	bekl.: Carlsbad-Bremen. Boden-Revision.
30a	Beemminck	—	8	Körbe	leer	—	194	30a	Biest	Grand Cent. Belge	
30b	Belalou	—	1	Pack	Säcke	—	26	30b	Walcourt	„	
30c	Bouillet	—	1	Packet	?	—	11	30c	Sielenrieux	„	
31	Bromberg	17435	1	Wagen	Stückgut	—	—	31	Oberhausen K. M.	K. E.-D. r. Köln	bekl.: Aachen Rh. nach Duisburg u. Quakenbrück.
32	C. Boistelle Schirmeck i.Els.	—	1	Ballen	Betten	—	14	32	Wanne	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
33	C. Niklas	4664 8057 5596	3	Fass	leer —	103	33	Basel	Badische	
34	Engelke Lauenstadt Nordstemmen A v. F	—	1	„	Butter —	30,5	34	Stendal	K.E.-D. Magdeburg	bekl.: Emden-Nordstemmen.
35	J. Westermeyer Oberdorf	287	1	Bierfass	leer —	28	35	Würzburg	Badische	
36	Piller	8425	1	„	leer —	28,5	36	„	„	
37	P. P. Auf dem Deckel P. Varda. Passagiergut für A. Behnsen Corral	50	1	weisse Holzkiste	unbekannt —	104	37	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Zu Gepäckschein No. 639 von Bremen. Unabgefordertes Gepäck. Bodenrevision.
					C. Colli m. Nummern sign.					
38	—	17 1241	1	Kiste	? —	140	38	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
39	—	881	1	Bierfass	leer —	26	39	Bremen	K. E.-D. Hannover	Lagert seit circa 4 Wochen im Versandschuppen 2. Bodenrevision.
40	—	27810	1	Wagen	Eisenerz —	1	40	Venlo	Niederl. Staatsb.	
41	—	3327	1	Fass	leer —	120	41	Basel	Badische	
42	—	4256	1	Fässchen	Bleiweiss —	117	42	Karlsruhe	„	
					D. Colli mit Figuren sign.					
43	schwarzer Strich	—	1	Bund	Stangeneisen —	26	43	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Bodenrevision.
44	/ weiss	—	1	—	eis. Platte —	4	44	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
45	×	—	1	Sack	Zwiebeln —	47,5	45	Halberstadt	„	
46	× × (roth)	—	2	Stangen	Flacheisen —	105	46	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchener	aus Wagen 4238 K. M. am 31. Aug. Zug 308 entladen.
47	PF	—	1	Sack	? —	12,5	47	Nauendorf	K.E.-D. Magdeburg	
48	CL	2845	1	Kiste	leer —	6	48	Halberstsdt	„	beklebt: Goslar.
49	H	352	1	Ballot	? —	12	49	Wolfenbüttel	Braunschweig.	beschrieben: Vechelde.
50	M & V	255	1	Kiste	leer —	2	50	Herford	K. E.-D. Hannover	bezettelt: von Hamm nach Iserlohn.
51	N.	—	1	„	? —	85,5	51	Berlin	Berlin-Anhalt	
					E. Colli ohne Signatur.					
52	—	—	1	Bund	Blechabfälle —	30	52	Bodenfelde	K. E.-D. Hannover	Am 29/8. 82 auf der Strecke Bodenfelde-Uslar gefunden. Bodenrevision.
53	—	—	4	Stück	alte Bretter —	—	53	Breslau	Oberschlesische	
54	—	—	1	—	Coupéelaterne —	—	54	Berlin	Berlin-Anhalt	
55	—	—	1	Zuber	mit alten Dauben —	23	55	Karlsruhe	Badische	
56	—	—	1	Pack	Bretter —		56	„	„	
57	—	—	1	Fass	leer —	30	57	Basel	„	
58	—	—	1	Pack	Fassschrauben —	5	58	Karlsruhe	„	
59	—	—	1	—	eiserner Griff —	—	59	Braunschweig	Braunschweig.	
60	—	—	4	Pack	Haar —	110	60	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	
61	—	—	2	—	eiserne Haken —	2	61	Gelsenkirchen	K. E.-D. r. Köln	
62	—	—	1	Ballen	Hanf —	6	62	Vinzelberg	K.E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gefunden.
63	—	—	1	—	brauner tannener Holzkoffer	50	63	Hannover	K. E.-D. Hannover	Zu Schein 285 ab Hamburg. Unabgeford. Gepäck.
64	—	—	1	graue Holzkiste	verschlossen —	65	64	Hamburg	„	Zu Schein No. 10 ab Würzburg. Unabgefordertes Gepäck.
64a	—	—	1	—	eiserne Stange —	14	64a	Mariemburg	Grand Centr. Belge	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
65	—	—	1	—	Amerikanischer Holzkoffer	32	65	Bremen	K. E.-D. Hannover	beklebt: Cassel-Hannover 323. Dampfer „Ohio“ No. 25. III. Reise nach Bremen. Unabgeford. Gepäck. Bodenrevision. Von Hannover unexped. eingeg. Eigenthümer ist anschein. nach Amerika gereist.
66	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	$1^7/_{10}$	66	Minden	K. E.-D. Hannover	
67	—	—	4	Stück	Holzstützen —	—	67	Breslau	Oberschlesische	
68	—	—	3 1	— —	Latten — Ansteller —	—	68	Halle	K.E.-D.Frankf.a/M.	
69	—	—	4	—	hölz. Latten —	37	69	Buckau	K.E.-D.Magdeburg	
70	—	—	2	—	Latirbäume —	10	70	Halberstadt	„	
71	—	—	4	Stück	Masseln —	116	71	Karlsruhe	Badische	
72	—	—	1	Pack	Säcke —	29,5	72	Seesen	Braunschweig.	
73	—	—	1	„	gusseis. Schieber —	0,75	73	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
74	—	—	1	—	hölzerne Schiebekarre, fast neu	30	74	Uelzen	K. E.-D. Hannover	Neben dem Empfangsgebäude gefunden. Bodenrevision.
75	—	—	5	Stück	Vorlegekeile mit eisernen Schienen (zur Befestigung von Locomobilen etc.)	39	75	Bentschen	Betriebsamt Guben	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen.
1	A L	9	1	Fass	leer, alt —	30	1	Eperies	Kaschau-Oderberg	von Kaschau.
2	B	—	15	Stück	Casserollen —	12	2	Kaschau	„	
3	J	1/2	2	Ballen	Kuhhaare —	94	3	Abos	„	von Tarnow.
4	P M	477	1	Dose	Butter —	15	4	Kaschau	„	von Rosenberg.
5	S K	194	1	Ballen	unbekannt —	49	5	Ruttka	„	von Olmütz.
6	C. Steiner Kósmárk	—	2	Stück	Firmatafeln —	1,5	6	Kaschau	„	
7	L. M. Landau S Z G T	—	1	Ballen	leere Säcke —	11,5	7	Oderberg	„	
8	Silezia Breslau	—	100	Sack	Knochenmehl —	—	8	„	„	von Budapest.
9	—	—	1	Ballen	Bettzeug —	12,5	9	Kaschau	„	
10	—	—	1	Stück	Kuhhaut —	12	10	Varin	„	von Teschen.

Privat-Anzeigen (Fortsetzung).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 75. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. September 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Zum Unfall bei Hugstetten.

Ueber den Unfall, von welchem am 3. September d. J. der auf der Fahrt von Freiburg i/B. nach Colmar begriffene Vergnügungs-Extrazug unweit Hugstetten betroffen worden, ist dem Reichs-Eisenbahnamte von seinem an Ort und Stelle entsendeten Commissar, Geheimen Ober-Regierungsrath Streckert, nach dessen Rückkehr der nachstehende Bericht erstattet:

Entstehung und Zusammensetzung des Zuges.

In Folge einer Correspondenz vom 16. und 18. August d. J. verständigten sich die Generaldirectionen in Strassburg und Karlsruhe dahin, am Sonntag, den 3. September d. J., einen Vergnügungszug zwischen Münster beziehungsweise Colmar und Freiburg i/B. und zurück zu fahren; derselbe sollte 1 200 Personen aufnehmen können und nach folgendem Fahrplan befördert werden:

Hinfahrt:	Rückfahrt:
Colmar ab 7^{40} Vm. (Karlsruh. Zeit) oder 7^{36} Vm. (Ortszeit)	Freiburg ab 8^{10} Nm. (Karlsruher Zeit) nach Ankunft des Zuges 287.
Sundhofen an 7^{54} Vm., ab 7^{55} „ Kreuzung mit Zug 282.	Altbreisach an 8^{45} Nm., ab 8^{47} „
Altbreisach an 8^{17} Vm., ab 8^{18} „	Colmar an 9^{20} Nm. oder 9^{16} „ (Ortszeit).
Freiburg an 9^{0} Vm.	

Die Geschwindigkeit des Zuges für die Hinfahrt zwischen Colmar und Altbreisach sollte 45 km und zwischen Altbreisach und Freiburg 40 km, für die Rückfahrt dagegen auf der ganzen Strecke Freiburg-Colmar 40 km in der Stunde betragen.

Die Grossherzoglich Badische Eisenbahnverwaltung übernahm die Stellung der Maschine nebst Locomotivführer und Heizer sowie des Zugpersonals, und die Generaldirection in Strassburg die Stellung der Wagen des Zuges.

Der gedachte Zug fuhr nach vorstehendem Fahrplan 54 Achsen stark, und zwar bestehend aus der Badischen Locomotive „Kniebiss" und zugehörigem Tender, 26 zweiachsigen Elsass-Lothringischen Personenwagen III. Classe und einem zweiachsigen Elsass-Lothringischen bedeckten Güterwagen — als Schutzwagen — von Colmar ab und kam mit 5 Minuten Verspätung um 9 Uhr 5 Minuten Vormittags in Freiburg an. Der Zug bestand aus dem Güterwagen No. 11285 — als Schutzwagen — und den Personenwagen III. Classe No. 765, 563, 427, 432, 419, 567, 763, 816, 811, 727, 571, 791, 485, 623, 658, 781, 738, 593, 723, 648, 793, 597, 606, 697, 734 und 625. Das Zugpersonal gehörte der Badischen Bahnverwaltung an, jedoch waren zwei Schaffner von der Elsass-Lothringischen Eisenbahnverwaltung zur Aushülfe beigegeben. Dasselbe hatte nur noch den Zug Abends wieder zurückzufahren.

Der Zug wurde in seiner Zusammenstellung belassen und für die Rückfahrt nur durch einen Badischen zweiachsigen Gepäckwagen mit Bremse vervollständigt. Da letzterer als Schutzwagen zunächst hinter der Maschine laufen sollte, so schlossen sich diesem die übrigen Personenwagen in der umgekehrten Reihenfolge, wie sie in den Bahnhof eingelaufen waren, an und zwar folgten dem neu eingestellten Badischen Gepäckwagen No. 2897 mit Bremse, die Wagen No. 625 mit Bremse, 734, 697, 606, 597, 793, 648 mit Bremse, 723, 593, 738, 781, 658, 623, 485 mit Bremse, 791, 571, 727, 811, 816 mit Bremse, 763, 567, 419, 432, 427, 563, 765 mit Bremse und schliesslich der bei der Hinfahrt als Schutzwagen benutzte Elsass-Lothringische gedeckte Güterwagen No. 11285 mit Bremse als Schlusswagen. Der zur Rückfahrt bestimmte Zug bestand demnach aus einem Schutzwagen, 26 Personenwagen III. Classe und einem Schlusswagen und zählte 56 Achsen, von denen 14 — also ¼ sämmtlicher Wagenachsen — mit Bremsen versehen waren. Die Bedienung der Bremsen hatte zu erfolgen durch den Zugmeister (Zugführer), zwei Schaffner der Elsass-Lothringischen Verwaltung, zwei Badische Schaffner und einen Badischen Wagenwärter. Der siebente Bremssitz blieb unbesetzt.

Die Locomotive des Zuges war eine dreiachsig gekuppelte Güterzugmaschine mit 3,450 m festen Radstand und Rädern von 1,525 m Durchmesser. Das Gewicht der Maschine im Dienst beträgt 35 490 kg, von denen 13 080 kg auf die Vorderachse, 12 030 kg auf die Mittelachse und 10 380 kg auf die Hinterachse kommen, und das Gewicht des zweiachsigen Tenders einschliesslich Wasserfüllung und Kohlen 18 000 kg.

Durch den in Folge starken Gewitters und Sturmes um einige Minuten verspäteten Einlauf des fahrplanmässigen Zuges No. 287 von Colmar in den Bahnhof Freiburg fuhr der Vergnügungs-Extrazug mit 5 Minuten Verspätung um 8 Uhr 15 Minuten Nachmittags aus dem letztgenannten Bahnhof ab.

Als zur Abfahrtszeit des dem Extrazug folgenden fahrplanmässigen Personenzuges No. 288 — 8 Uhr 30 Minuten Nachmittags — auf telegraphische Anfragen der Station Freiburg nach der zunächst gelegenen Station Hugstetten eine Antwort, ob der letztere kommen könne, nicht erfolgte — die vorgeschriebene Fahrtzeit des Extrazuges zwischen Freiburg und Hugstetten betrug 16 Minuten, — wurde derselbe mit 13 Minuten Verspätung um 8 Uhr 43 Minuten mit der Weisung an den Zugmeister (Zugführer) — mit Vorsicht zu fahren — von der Station Freiburg abgelassen, jedoch schon bei Wärterstation 4 durch Haltsignal zum Stehen gebracht.

Durch das von dieser Wärterstation mittelst der Glockenläutewerke hierauf gegebene Alarmsignal und Signal — „Hülfsmaschine kommen" — wurde zuerst die Station Freiburg in Kenntniss gesetzt, dass ein Unfall stattgefunden. Die erste telegraphische Depesche über den Unglücksfall traf in Freiburg von Colmar über Appenweier um 10 Uhr 10 Minuten ein und lautete:

„Nach Meldung Hugstetten Extrazug entgleist. Details fehlen."

Zustand des Zuges und der Unfallstelle nach der Entgleisung und die Folgen derselben.

Nach näherer Feststellung ergab sich, dass der vorbeschriebene Extrazug bei 5,5 km in einer 1 : 146 geneigten geraden Bahnstrecke zwischen Freiburg und Hugstetten bis auf die 4 letzten Wagen entgleist war, und zwar in der Weise, dass:

die Maschine sammt Tender seitwärts 5,5 km links der Bahn in einer von dem Bahngeleise abfahrenden Richtung und

circa 9 m von der Geleismitte entfernt, anscheinend ohne jede Beschädigung, jedoch mit den Rädern bis an die Achsen und theilweise darüber in die Erde eingewühlt, mit angezogener Tenderbremse aufrecht in der Wiese stand. Letztere liegt etwa ¾ m unter Bahnplanum. Der der Maschine zunächstfolgende Gepäckwagen, in dessen vorderem Theile das Zugmeistercoupée und in diesem der Zugmeister (Zugführer) sich befand, war auf dem Bahnkörper ca. 30 m über letztgenannte Kilometerstation hinaus gelaufen und lag halb umgeworfen auf der linken Seite des Bahnkörpers in umgekehrter Stellung, so dass der vordere Theil des Wagens mit dem Zugmeistercoupée nach hinten gerichtet war, der Wagen hiernach eine vollständige Drehung in horizontaler Richtung gemacht haben musste. Der hinter dem Schutzwagen im Zuge befindliche erste Personenwagen lag dagegen 20 m vorher rechts der Bahn ca. 5 m von der Geleismitte entfernt in umgestürzter Lage, mit zertrümmertem Wagenkasten, während der zweite Personenwagen in der Richtung des Schutzwagens gelaufen und in diesen eingedrungen war, so dass bei letzterem und dem Personenwagen die Stirnwände eingedrückt bezw. das erste Personencoupée vollständig zertrümmert war. Die der Reihe nach folgenden 5 Personenwagen waren insofern in einem Zusammenhange geblieben, als sie theils mit total zertrümmerten, theils mit theilweise zertrümmerten Wagenkasten ineinander und übereinander geschoben von der linken Seite des Bahnkörpers über diesen hinaus rechts der Bahn bis ca. 10 m von der Geleismitte entfernt lagen; der folgende, also achte Personenwagen, war den letzten Wagen der vorerwähnten Gruppe von 5 Wagen vorangeeilt und lag neben denselben noch weiter rechts von der Bahnmitte vollständig zertrümmert; die folgenden 7 Personenwagen lagen theils quer über dem Bahnkörper und dem Wasserdurchlass in demselben, theils rechts neben der Bahn, derart ineinander geschoben und zerdrückt, die Telegraphenstange unter sich begrabend und in die Leitungsdrähte verwickelt, dass eine bestimmte Reihenfolge derselben nicht mehr festszustellen war; hierauf folgten noch 3 rechts der Bahn liegende, theilweise zertrümmerte Personenwagen und an diese schlossen sich 4 vollständig entgleiste, sodann 1 mit der Vorderachse entgleister, und endlich 4 im Geleise stehende Wagen an. Von den sämmtlichen 28 Wagen des Zuges können nur 9 Stück und zwar 8 Personen- und der als Schlusswagen benutzte Güterwagen als unbeschädigt und einige wenige als leichter beschädigt angesehen werden, während die anderen entweder im oberen und unteren Theil, oder nur im oberen Theil — dem Wagenkasten — zertrümmert oder so stark beschädigt sind, dass eine Reparatur des oberen Wagentheils nicht mehr ausführbar ist. Der Zug, welcher einschliesslich der Locomotive und des Tenders bei sich berührenden Buffern eine Länge von 257,0 m hatte, nahm nach der Entgleisung auf der Unfallstelle vom Vordertheil des ersten Wagens (Schutzwagen) an gemessen nur noch eine Länge von 167 m ein. Der Wiesengrund links und nahe der Bahn stand unter Wasser, welches vermuthlich durch die Trümmer des Zuges an seinem Abfluss nach und durch den Bahndurchlass gehindert und aufgestaut worden war; noch in den nächstfolgenden Tagen, welche vielfach Niederschläge brachten, war der dem Bahnkörper zunächst liegende Theil der ohnehin feuchten Wiese mit Wasser bedeckt.

Das Bahngeleis zeigte bereits 226 m vor der Unfallstelle die erste Spur einer äusseren Einwirkung auf das Geleis und 56 m weiter, in der Richtung nach der Unfallstelle hin, den Anfang einer Schienenverbiegung, 27 m von da den Anfang der bedeutenderen Geleiskrümmungen, weitere 24 m in der vorangedeuteten Richtung war die linke Schiene des Geleises nach links gedrückt und 14 m hiervon entfernt die linke Schiene gekantet; 12 m weiter (nahe hinter Station 5,4) zeigte sich die erste Radspur und weitere 10 m mehrere Radspuren auf den Schwellen, dicht dahinter lagen beide Schienen gekantet; von hier ab war das Geleis nur noch stellenweise vorhanden. In einer weiteren Entfernung von 20 m begann die Stelle, wo die Schwellen zertrümmert und zermalmt und die Schienen in der Richtung nach links und in der des fahrenden Zuges gebogen und verschoben waren bezw. fehlten. Es fanden sich Schienen, welche bis zu 0,650 m Pfeil gebogen waren, und zwei ziemlich gleich lange Stücke einer gebrochenen Schiene lagen unter dem Tender, zum Theil in den Boden eingeschoben, von denen das eine Stück eine fast halbkreisförmige Biegung hatte. Der Bohlenbelag des Durchlasses war zertrümmert und waren Spuren der Räder auf den verbogenen Diagonalverbindungen der eisernen Träger und auf letzteren selbst wahrzunehmen. Hinter dem Durchlass waren beide zugehörige Schienen nach aussen gebogen. Die Telegraphenleitungen waren dadurch, dass eine Telegraphenstange durch die umgestürzten Wagen umgedrückt und gebrochen worden war, vollständig zerrissen und in die Wagentrümmer verwickelt. Die vorgedachte Telegraphenstange wurde mit ihrem unteren Theil unter den Wagentrümmern in einer, der Richtung des fahrenden Zuges entsprechenden, jedoch von der Bahn abgekehrten Lage gefunden, während der obere ca. 2½ m lange Theil zwischen den oberen Wagentheilen lag.

Wie die ersten Schienenverbiegungen und Geleiskrümmungen ausgesehen hatten, konnte wegen der bereits vorgenommenen Aufräumungsarbeiten und Wiederherstellung der normalen Geleislage von dem Unterzeichneten nicht mehr vollständig constatirt werden.

Die Entgleisung hatte im Gefolge, dass eine grosse Zahl Passagiere theils getödtet, theils schwer, theils leicht verletzt wurden. Der Tod von 52 Passagieren wurde am 4. d. M. festgestellt, hierauf starben bis zum 6. d. M. Abends noch 7 Passagiere und bis zum 8. d. M. Vormittags noch 4 Passagiere im akademischen Spital in Freiburg, wohin die Verwundeten gebracht worden waren und die aufmerksamste Pflege und Behandlung geniessen. Zur Zeit befinden sich im vorgedachten Spital noch 72 schwer verletzte Passagiere in ärztlicher Behandlung. Ausser diesen Passagieren dürfte eine vielleicht nicht unbedeutende Zahl Leichtverwundeter noch in derselben Nacht, theils von Freiburg über Mülheim, theils mit dem sofort requirirten Hülfszug von Hugstetten nach Colmar und Münster direct nach Hause gefahren sein. Vom Zugpersonal hat der Zugmeister (Zugführer) beim Herausschleudern aus dem Gepäckwagen (Schutzwagen) eine Contusion im Gesicht und ausserdem eine Gehirnerschütterung erlitten, während der Locomotivführer, Heizer, die Schaffner und der Wagenwärter unbeschädigt geblieben sind.

Die vom Wärterposten mittelst des Läutewerks requirirte Hülfsmaschine fuhr unter Leitung des Bahnamts-Vorstandes zu Freiburg die ersten verwundeten und unverletzten Passagiere des verunglückten Zuges in den Wagen des 8 Uhr 43 Minuten Nachmittags von Freiburg abgegangenen fahrplanmässigen Zuges No. 288, — welcher bei vorgenanntem Wärterposten zum Halten gebracht worden war — nach dem Bahnhofe Freiburg zurück. Die Aerzte, die Professoren der medizinischen Facultät sowie die Feuerwehr in Freiburg leisteten auf der Unglücksstätte unter der aufopferndsten Thätigkeit energische Hülfe, so dass um 2 Uhr Nachts ein lebender Verletzter sich nicht mehr auf der Unfallstätte befand. Die Getödteten wurden nach Freiburg gebracht, die letzten sind noch im Laufe des 4. d. M. aus den Trümmern des Zuges herausgeholt.

Beschreibung der Bahnstrecke.

Die im Ober- und Unterbau eingeleisige Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Freiburg und Hugstetten schliesst an die Gerade des Bahnhofs Freiburg mit einer Curve von 420 m Radius an und liegt sodann bis zum Bahnhofe Hugstetten ununterbrochen in einer geraden Linie. Die auf Grund eines Revisionsnivellements erhaltenen Neigungsverhältnisse sind folgende:

An die Horizontale des Bahnhofes, welche in dieser Richtung von der Mitte des Bahnhofes auf 420 m Länge endet, schliesst sich auf 471 m Länge eine Neigung von 1 : 79,
sodann „ 2 094 „ „ „ „ „ 1 : 86,
„ 1 859 „ „ „ „ „ 1 : 111,
„ 1 768 „ „ „ „ „ 1 : 146,
„ 588 „ „ „ „ „ 1 : 111,
und schliesslich bis zur Mitte des Bahnhofes Hugstetten eine Horizontale an. Die Gesammtlänge von Station zu Station beträgt 7,416 km.

Das Bahnplanum in Höhe der Schienenkante hat eine Breite von 3,6 m und liegt zwischen den beiden genannten Stationen wechselnd zwischen ½ und 1½ m und an der Unfallstelle etwa ¾ m über der Erdoberfläche.

Der Bahnkörper besteht aus kieshaltigem Boden und sind die in 1 : 1,5 geneigten Auftragsböschungen gut begrünt. Soweit die Bahnstrecke durch den Wald — Mooswald — führt, an dessen Ausgang die Entgleisung stattfand, ist dieselbe zu beiden Seiten — am Fusspunkte der Böschungen — mit einer ppr. ¾ m hohen gewachsenen Hecke eingefriedigt. In 5,489 km befindet sich ein 1,15 m breiter Wasserdurchlass, welcher bestimmt ist, das Wasser von der linken auf die rechte Seite des Bahnkörpers abzuleiten. Derselbe hat aus grossen Mauersteinen hergestellte Widerlager, auf welchen eine einfache Eisenconstruction aus I trägern den Ueberbau bildet. Auf letzterer sind die Schienen direct befestigt und zwischen und neben diesen liegt ein Bohlenbelag zur Abdeckung der Oeffnung.

Der Oberbau besteht fast durchweg aus 102 mm hohen, 26,67 kg per lfd. Meter schweren eisernen Schienen, welche auf je 7,5 m Länge von 9 Schwellen aus kiefernem und eichenem Holze unterstützt sind. Die Schienen sind mit schwebendem Stoss verlegt und die Schwellen lagern in reinem groben Kies.

Dieser Oberbau wird allmälig durch einen stärkeren — und zwar eisernen — Oberbau ersetzt, welcher aus 7,5 m langen 129 mm hohen Stahlschienen von ppr. 36 kg Gewicht per lfd. Meter und eisernen an den Kopfenden geschlossenen Querschwellen besteht. Von demselben sind zwischen den Wärterstationen 2 und 4 ca. 1 250 ldf. Meter Geleis verlegt.

Vom Bahnhofe Freiburg ab sind bei Niveau-Uebergängen von Wegen in Entfernungen von etwas mehr als 1 km, Bahnwärter zur Beaufsichtigung der Bahnstrecke und Bedienung der Uebergänge postirt; der erste derselben steht am Bahnhofe Freiburg und bedient zugleich das Einfahrtssignal, etwa 1½ km weiter

— Bahnwärter No. 2, sodann am Anfang des Mooswaldes — Bahnwärter No. 3, im Mooswald — Bahnwärter No. 4 und etwas über 1½ km von diesem entfernt ppr. ½ km hinter der Unfallstelle — Bahnwärter No. 5.

Muthmassliche Ursache der Entgleisung.

Nach den von dem Unterzeichneten am 5. d. M. Nachmittags an Ort und Stelle angestellten Untersuchungen ergab sich, dass der Bahnkörper der qu. Bahnstrecke durchweg die vorgeschriebene Breite hatte und in gutem Zustande sich befand, der Oberbau, insbesondere vor und hinter der Unfallstelle, eine normale Lage hatte, die richtige Spurweite überall vorhanden war, die Schwellen, Schienen und deren Verbindungen und Befestigungen einem betriebssicheren Zustande entsprachen, nirgends eine Lockerung der Verbindungen sich zeigte und das Bettungsmaterial von guter Beschaffenheit und reichlich zwischen den Schwellen vorhanden war.

Es erscheint hieraus die Folgerung berechtigt, dass der Zustand der Bahn und speciell des Oberbaues den Unfall nicht herbeigeführt haben kann, zumal das Geleis aus Schienen von 102 mm Höhe und 26,27 kg Gewicht pro laufenden Meter bestehend, mit seinen Unterlagern — 9 Schwellen auf 7,5 m Geleis — und seinen Verbindungen und Befestigungen als ausreichend stark für Züge angesehen werden kann, welche mit einer Geschwindigkeit gefahren werden, wie die seither auf dieser Bahnstrecke verkehrenden Züge.

Der Zug bestand, wie schon erwähnt, aus einer dreiachsigen Güterzugmaschine, deren Triebräder (Mittelräder) vor- und rückwärts gekuppelt sind und deren sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse liegen, — mit einem Cylinder von 455 mm Durchmesser bei 685 mm Kolbenhub —, sodann einem unbeladenen Gepäckwagen (Schutzwagen) mit Bremse, 26 Personenwagen III. Classe, darunter 5 mit Bremsen, und einem leeren Güterwagen (Schlusswagen) mit Bremse.

Bei der späteren genaueren Untersuchung der Maschine ergab sich, dass an derselben — wie angenommen werden darf, in Folge der Entgleisung — nur die Schienenräumer und die Schlammhahnrelle verbogen waren und an dem rechtseitigen Schienenräumer das untere Ende abgebrochen war und an dem Tender der linke Fusstritt, die Verbindungsstange der vorderen Bremsklötze am Hinterrad und der Zughaken, dieser nach links, verbogen, die vordere Trottoirkante etwas aufgestülpt, die linke Bufferscheibe abgebrochen und die Kuppelung weggerissen worden war. Alle übrigen Theile sind unbeschädigt geblieben, insbesondere sind die Radreifen ohne jede Beschädigung und nicht scharf gelaufen, auch ist die Kuppelung zwischen Maschine und Tender bis auf eine durch die schräge Stellung des Tenders nach der Entgleisung bedingte Verbiegung der Kuppelbarren intact und die Hinterwand des Tenders vollständig unverletzt gefunden. Nach der Hebelstellung zu schliessen, hatte der Locomotivführer im Augenblicke der Entgleisung Contredampf zur Erhöhung der Bremswirkung nicht gegeben.

Aus dem Umstande, dass die unbeschädigt gebliebenen Fahrzeuge, sogar die Locomotive sammt Tender, nach der Entgleisung in einem guten und betriebsfähigen Zustande sich befunden haben und dass einzelne Theile der Fahrzeuge vor dem Beginn der Unfallstelle auf oder neben der Bahn nicht gefunden worden sind, darf angenommen werden, dass sämmtliche Betriebsmittel des Zuges bei ihrer Abfahrt von der Station Freiburg durchweg betriebssicher waren und kein wesentlicher Theil eines Fahrzeuges bis zur Unfallstelle schadhaft geworden.

Nach vorstehenden Auseinandersetzungen dürfte der Unfall weder in dem Zustande des Bahnkörpers oder des Oberbaues, noch in demjenigen der Betriebsmittel seine Entstehung gefunden haben und muss dieselbe, sofern nicht andere schwer erklärbare, vielleicht sogar unaufgeklärt bleibende Einwirkungen stattgefunden haben — wie dies bei Eisenbahnunfällen nicht selten obgewaltet hat — in der Handhabung des Betriebes bezw. des Fahrtdienstes gesucht werden.

Bezüglich der vorbeschriebenen Maschine ist zu erwähnen, dass, wenn dieselbe auch vorwiegend zur Beförderung von Güter- insbesondere Eilgüterzügen bestimmt ist, deren Verwendung zum Transport von schweren Personenzügen, welche mit geringer Geschwindigkeit gefahren werden sollen, also in diesem Falle den Güterzügen gleich zu achten sind, nicht ausgeschlossen bleibt. Mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde durfte die betreffende Maschine für den in Rede stehenden Extrazug verwendet werden, ohne dass die Sicherheit des Zuges als gefährdet angesehen werden konnte.

Bevor die gerichtliche Untersuchung über den Unfall nicht vollständig abgeschlossen ist, können über die Ursache der Entgleisung auf Grund der örtlichen Erhebungen und Untersuchungen nur Vermuthungen ausgesprochen werden. Der Zustand der Unfallstätte, insbesondere der Umstand, dass die Locomotive und der Tender bei angezogener Bremse einen Weg von ca. 40 m ausserhalb des Schienengeleises im sumpfigen Wiesengrunde, und in diesem bis über die Achsen sich einwühlend, zurücklegen und die ersten 10 bis 12 Wagen hinter der Maschine, von dieser sich abreissend, ohne jede Führung durch ein Schienengeleis, ca. 60 m über die Stelle, an welcher vermuthlich die Maschine den Bahnkörper verlassen hatte, hinauslaufen konnten, ehe sie durch Hindernisse zum Stillstand, bezw. Umsturz gebracht wurden, sodann die ausserordentlich starke und ausgedehnte Zertrümmerung der Wagen gestattet, in Uebereinstimmung mit der bereits im vorläufigen Bericht des Unterzeichneten ausgesprochenen Ansicht, die Annahme, dass der Zug im Augenblicke der Entgleisung sich mit einer sehr grossen Geschwindigkeit bewegt hat, und dass entweder der Locomotivführer dieselbe zu regeln oder zu vermindern unterlassen oder dass Seitens des Bremserpersonals den etwa von ihm gegebenen Signalen gar nicht oder nicht rechtzeitig Folge gegeben ist. Die wirkliche Grösse der vor und während der Entgleisung des Zuges stattgehabten Geschwindigkeit wird um deswillen schwer festzustellen sein, weil die bezüglichen Wahrnehmungen der Passagiere des Zuges immerhin nur subjectiv sind und ein Apparat — Geschwindigkeitsmesser, — durch welchen die auf jedem Theile der Bahnstrecke vom Zuge angenommene Geschwindigkeit bleibend registrirt wird, in demselben nicht vorhanden war. Dagegen dürfte die gerichtliche Untersuchung ergeben, ob der Locomotivführer durch rechtzeitig gegebene Signale das Bremserpersonal avertirt und dieses darauf hin und den sonstigen speciellen Vorschriften entsprechend pflichtschuldigst gehandelt hat.

Ueber die Vollziehung der Entgleisung lassen sich auf Grund der vorbeschriebenen Wahrnehmungen Annahmen dahin machen, dass entweder der der Maschine folgende Zugtheil bei grosser Geschwindigkeit durch sein bedeutendes Gewicht — dasselbe betrug ppr. 325 000 kg (6 500 Ctr.) — die Locomotive aus dem Geleis gedrückt hat, sofern letztere, sei es in Folge plötzlichen Bremsens der Locomotive bezw. des Tenders, sei es aus anderen nicht bekannten Gründen, augenblicklich eine langsamere Bewegung annahm, oder aber dass die Maschine des Zuges in der geneigten Strecke bei zu grosser Geschwindigkeit eine für die normale Geleislage verderbliche schlingernde Bewegung annahm, wodurch allmälig das Geleis in seiner Lage verschoben und in seinen Verbindungen gelockert wurde, bis schliesslich die mit dem Wachsen der Geschwindigkeit des Zuges zusammenhängende Verstärkung der Schläge und Stösse der Räder, nicht blos derjenigen der Maschine, sondern auch der sämmtlichen nachfolgenden Wagen des Zuges, auf die Innenseiten der Schienen das Schienengestänge in seinen einzelnen Theilen auseinander drückte. Die Locomotive, welche alsdann bei einer neuen Seitenbewegung eine Führung durch das Geleise nicht mehr fand, bewegte sich führungslos ausserhalb desselben fort, bis der Widerstand, welcher durch die Beschaffenheit des Untergrundes — des feuchten Wiesengrundes — hervorgerufen wurde, ein weiteres Fortbewegen unmöglich machte. Die Stellung der Maschine und des Tenders im Wiesengrund neben der Bahn, ohne dass an Beiden ausser kleinen unwesentlichen Verbiegungen einzelner unwesentlicher Theile eine Beschädigung constatirt werden konnte, sowie die vor der Entgleisungsstätte festgestellten Verbiegungen des Geleises und Krümmungen der Schienen geben dieser Annahme gegenüber der zuerst ausgesprochenen eine grössere Berechtigung. Auch ist nicht ausgeschlossen, dass die in beiden Annahmen vorgeführten Ursachen zusammenwirkend die Entgleisung herbeigeführt haben können.

Dass die vorerwähnten Verbiegungen und Krümmungen der Schienen bezw. des Geleises vor Eintreffen des Zuges auf der Unfallstrecke vorhanden gewesen sind, dürfte um deswillen ausgeschlossen sein, weil kurz vor Abgang des Extrazuges der fahrplanmässige Zug No. 287 diese Strecke passirt hatte, ohne zu entgleisen. Wären derartige Deformationen im Geleise vorhanden gewesen, so hätte, wenn auch eine Entgleisung des letztgedachten Zuges nicht eintrat, doch das Zugpersonal so bedeutende Abweichungen in der Geleislage spüren müssen. Ausserdem will der Wärter auf Wärterstation No. 5 alsbald nach Passiren jenes Zuges seine Strecke — welche auch die Unfallstelle einbegreift — begangen und dieselbe in gutem Zustande gefunden haben.

Ob nicht doch andere bis dahin unbekannte Ursachen den Unfall herbeigeführt haben können, ob vorstehende Annahmen zutreffend sind, ob die verantwortlichen Beamten überall mit Umsicht und ihren Instructionen entsprechend gehandelt haben, ob der Locomotivführer den ertheilten Anordnungen und Vorschriften gemäss insbesondere nicht zu rasch gefahren, auch die Signale an das Bremserpersonal rechtzeitig gegeben hat und letzteres durchweg seine Pflicht gethan und instructionsgemäss gehandelt hat, wird allein durch die eingeleitete gerichtliche Untersuchung sich feststellen lassen.

Streckert.

Im Anschluss an diesen Bericht wird Seitens des Reichs-Eisenbahn-Amts in Rücksicht auf die in den öffentlichen Aeusserungen über den Unfall wiederholt in den Vordergrund gestellten Angriffe gegen die Verwendung der in Dienst gestellten Locomotive darauf aufmerksam gemacht, dass der § 26 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands und der § 27 der reichsseitig erlassenen Normen für die Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands folgende Bestimmungen enthalten.

Es lautet der § 26 B. P. R. im Abs. 4:

„Personenzüge, welche durch Locomotiven befördert werden, deren sämmtliche Achsen vor der Feuerbuchse liegen, dürfen im Allgemeinen nicht schneller als 45 km in der Stunde oder 750 m in der Minute fahren, jedoch sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde grössere Geschwindigkeiten zulässig."

und der § 27 der Normen im Abs. 2:

„Der Durchmesser der Triebräder der Locomotiven ist anzunehmen:

für Züge, welche bis zu 25 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren, mindestens zu . . 0,900 m,
desgl. bis zu 30 km . . . . 1,100 „
„ „ „ 45 „ . . . . 1,200 „
und bei mehr als 45 km . . . . 1,500 „ "

(D. Reichs-Anzeiger).

Ueber die Frage der civilrechtlichen Verantwortlichkeit hinsichtlich des Eisenbahnunglücks bei Hugstetten spricht sich ein längerer Artikel des Elsasser Journals vom 15. September aus. Wenn wir auch die Richtigkeit der geäusserten Rechtsanschauungen dahin gestellt sein lassen müssen, so entnehmen wir doch, bei der Bedeutung und dem allgemeinen Interesse der Frage, demselben Folgendes im Auszug:

Das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen, besagt in § 1 Folgendes:

Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten entstanden ist.

Bei der Katastrophe von Hugstetten war es die Verwaltung der Badischen Bahnen, welche den Betrieb unternommen hatte. Die Badischen Bahnen betreiben regelmässig die Linie von Freiburg nach Colmar, und zwar auf eigene Rechnung von Freiburg bis Mitte Rhein, und auf Rechnung der Elsass-Lothringischen Bahnen von der Mitte des Rheins bis Colmar. Badisches Personal und Badische Locomotiven bedienen diese Linie. Die Grossherzogliche Eisenbahn-Verwaltung wäre daher verantwortlich, selbst wenn der Unfall sich zwischen dem Rhein und Colmar ereignet hätte. Um so mehr liegt ihr diese Verantwortlichkeit ob, da die Katastrophe auf ihrem eigenen Schienenweg, d. h. auf Badischem Gebiete erfolgt ist.

Die Verwaltung der Elsass-Lothringischen Reichseisenbahnen kann in der Verantwortlichkeitsfrage nicht herangezogen werden. Hatte sie auch die Wagen des Vergnügungszuges vom 3. September geliefert, so ändert doch dieser Umstand an der Sachlage nichts.*) Am 3. September hat die Badische Verwaltung auf eigene Gefahr und Verantwortlichkeit Wagen der Elsass-Lothringischen Reichseisenbahn benutzt, wozu ihr die Ermächtigung als Gegenleistung dafür ertheilt worden war, dass sie kurz vorher ausschliesslich Badische Wagen für den Vergnügungszug Freiburg-Strassburg gestellt hatte.

Die Badische Verwaltung wird somit Schadensersatz für die durch den Unfall herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen zu leisten haben, sofern sie nicht nachweist, dass der Unfall höherer Gewalt zuzuschreiben ist, was die in Gang befindliche Untersuchung feststellen wird, aber nach dem vorläufigen Bericht des Delegirten des Reichs-Eisenbahnamts bis auf weiteres nicht anzunehmen ist.

Welches sind nun die zur Entschädigungsforderung befugten Personen? Das Gesetz beantwortet diese Frage in § 3 ausführlich wie folgt:

§ 3. Der Schadenersatz ist zu leisten: 1. Im Falle der Tödtung durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachtheils, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat. War der Getödtete zur Zeit seines Todes verpflichtet, einem Andern Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist. 2. Im Falle einer Körperverletzung durch Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheils, welche der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretenen zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

Mit andern Worten, bei Todesfällen können von den Ueberlebenden der Ersatz der Verpflegungs- und Beerdigungskosten, sowie eine Entschädigung für die Zeit der Arbeitsunfähigkeit des Verstorbenen während der Zeit seiner Krankheit gefordert werden. Hinterlässt derselbe eine mittellose Familie, so muss auch diese entschädigt und ihr der materielle Unterhalt, den ihr der Verstorbene gewährte, von der Eisenbahn-Verwaltung ersetzt werden. Diese Bestimmungen sind nicht sehr freigebig: Wohlhabende Ueberlebende und solche, die vor dem Tode der ihre Familie unterstützenden Person für sich selbst sorgten, scheinen zu keiner Entschädigung berechtigt zu sein. Indessen war bis jetzt die Rechtsprechung weitherziger als das Gesetz. Die Kur-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten sind im vorliegenden Falle zum Theile von Hospitalanstalten, wie z. B. von den Spitälern in Freiburg, und von Gemeinden getragen worden. Es ist kaum anzunehmen, dass die Spitäler und Gemeinden von den Familien der Verstorbenen die Wiedererstattung der ihnen verursachten Kosten verlangen werden. Die Vermögensverluste betreffen offenbar auch den Werth von Kleidungs- und Reise-Effecten, sowie von kleineren Gegenständen, welche die Verstorbenen während der Katastrophe oder in Folge derselben verloren haben.

Was die Verwundeten betrifft, so haben diejenigen, welche von einer zeitweisen oder dauernden Erwerbsunfähigkeit betroffen sind, einen Rechtsanspruch auf Entschädigung. Offenbar muss, obwohl das Gesetz über diesen Punkt schweigt, der Schadenersatz ausreichend sein, um den Unterhalt, nicht nur der Stützen der Familien, sondern auch denjenigen ihrer Gatten, Kinder, betagten Eltern etc. zu sichern, deren Unterhalt den Verwundeten obgelegen hatte.

Das Gesetz stellt übrigens keine Maximalgrenze des Schadenersatzes für den Richter auf, sondern schreibt in § 7: Das Gericht hat unter Würdigung aller Umstände über die Höhe des Schadens, sowie darüber, ob, in welcher Art und in welcher Höhe Sicherheit zu bestellen ist, nach freiem Ermessen zu erkennen. Als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb ist, wenn nicht beide Theile über die Abfindung in Capital einverstanden sind, in der Regel eine Rente zuzubilligen.

Der Verpflichtete kann jederzeit die Aufhebung oder Minderung der Rente fordern, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder Höhe der Rente bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind. Ebenso kann der Verletzte, sofern er den Anspruch auf Schadenersatz innerhalb der Verjährungsfrist (§ 8) geltend gemacht hat, jederzeit die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente fordern, wenn die Verhältnisse, welche für die Feststellung, Minderung oder Aufhebung der Rente massgebend waren, verändert sind.

Es ist noch hinzuzufügen, dass kraft § 4 des Gesetzes der Betrag einer vom Getödteten oder Verletzten abgeschlossenen Lebens-, Krankheits- oder Unfallversicherung vom Betrage der Entschädigung, zu welcher die Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, nur dann abgezogen werden darf, wenn der Antheil des Eisenbahnunternehmers an der Bezahlung der Prämie wenigstens sich auf ein Drittel derselben belief.

(Vorausgesetzt, dass die Badische Verwaltung ihre Verbindlichkeit zum Schadenersatz anerkennt, wird dieselbe, deren Coulanz bekannt ist, nicht säumen, eine den Rechtsansprüchen entsprechende gütliche Verständigung mit den Beschädigten anzubahnen, welche jedenfalls Rechtsstreitigkeiten vorzuziehen ist.

Wenn aber auch ein Recht auf Schadenersatz vorhanden ist, so wird dasselbe doch vielleicht nicht zur Deckung der materiellen Verluste so vieler Familien hinreichen. Der Aufruf an die Mildthätigkeit des Publikums (s. No. 73) ist daher durchaus begründet, und zwar besonders im Hinblick auf die Schnelligkeit der Hülfe, deren die Unglücklichen so sehr bedürfen).

*) Die Zeitungen hatten berichtet, die Verwaltung der Badischen Eisenbahnen lehne darnach jede Schuld ab und mache die Direction zu Strassburg für das Unglück und die daraus entspringenden Entschädigungs-Forderungen allein verantwortlich, weil die Reichseisenbahnen den in Rede stehenden Vergnügungszug arrangirt und — mit Ausnahme der Locomotive — das rollende Material dazu gestellt haben. Dass diese Zeitungs-Nachricht falsch war, haben wir bereits mitgetheilt.

Das System der Secundärzüge

in seiner Entwicklung auf den im Normalbetriebe befindlichen Linien der Oesterreichischen Südbahn.

Die häufig gemachte Wahrnehmung, dass auf wenig bevölkerten Bahnstrecken die Zugförderungskosten für Personenzüge zu den Einnahmen aus dem Personenverkehr nicht in richtigem Verhältniss stehen, sowie die Erfahrung, dass die Personenbeförderung bei Güterzügen nicht nur der vollen Ausnützung derselben hinderlich ist, sondern vielfach auch deren Abfertigung zu einer Zeit verlangt, welche den Bedürfnissen des Güterverkehres durchaus nicht entspricht, musste den Eisenbahnverwaltungen die Erwägung nahe legen, wie ein Transportmittel geschaffen werden könnte, welches ohne die hohen Anschaffungs- und Betriebskosten eines Vollbahnzuges den Bedürfnissen auf weniger frequentirten Strecken nach jeder Richtung hin Rechnung tragen könnte.

Mit Lösung dieser Frage hat sich in den letzten Jahren unter anderen Oesterreichischen Bahnen vornehmlich auch die Oesterreichische Südbahn beschäftigt, wobei dieselbe nach reiflicher Erwägung aller in Betracht kommenden Momente folgende Programmpunkte aufgestellt hat:

1. Die Verwendung von Locomotiven kleinerer Gattung mit möglichst geringem Kohlenverbrauche und derartig construirt, dass zur Bedienung nur eine Person (der Locomotivführer) nöthig ist. Um diesem die unausgesetzte Beobachtung der Bahnstrecke zu ermöglichen, sind alle zur Bedienung der Maschine nöthigen

Bestandtheile so angeordnet und der Kohlenbehälter in der Weise angebracht, dass sich der Locomotivführer bei Ausübung seines Dienstes niemals umzukehren oder seinen Standpunkt zu verlassen braucht.

2. Anwendung einer mässigen Fahrgeschwindigkeit, welche, rasch wirkende Bremsmittel vorausgesetzt, den Schutzwagen entbehrlich macht.

3. Die Verwendung von Personenwagen des Intercommunicationssystems, durch welche das Zugbegleitungspersonal auf einen Conducteur beschränkt werden kann, welcher gleichzeitig Bremsdienst zu leisten hat und mit der Bedienung der Maschine wenigstens insoweit vertraut sein muss, dass er im Falle plötzlicher Dienstunfähigkeit des Führers die Maschine zum Stillstande bringen kann.

4. Eine akustische Signalvorrichtung zur Verständigung zwischen Locomotivführer und Conducteur.

5. Ausrüstung des für alle drei Wagenclassen eingerichteten Zuges mit Post-Ambulance-Coupé, einem Gepäckraum und Abort, um den Zug nöthigenfalls an Stelle normaler Personen- oder Postzüge in Verwendung nehmen zu können.

Der erste Versuch mit einem derartigen Betriebe wurde im März 1879 auf der Linie Leoben-Vordernberg gemacht, auf welcher Steigungen von 1 : 40 vorkommen.

Zu diesem Behufe wurde dem obigen Programme entsprechend zunächst eine nur noch für untergeordnete Zwecke dienende kleine Locomotive und 2 achträdrige Personenwagen adaptirt.

Das Gewicht dieser auf vier anfangs ungekuppelten Rädern laufenden Tendermaschine, deren Achsen übrigens später zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit gekuppelt wurden, beträgt im ausgerüsteten Zustande 28 t, das Gesammtgewicht des ganzen Zuges, unbesetzt, 55 t. Von den beiden Personenwagen enthält der eine 3 Abtheilungen mit 64 Sitzplätzen III. Classe, der andere 2 Coupés II. Classe mit 16 und 1 Coupé I. Classe mit 3 Sitzplätzen, ferner einen Post- und Gepäckraum, sowie einen Abort.

Bei dem Gesammtgewichte des Zuges von 55 t und der Zahl von 83 Sitzplätzen entfallen auf einen Reisenden 662,6 kg Zuggewicht, d. i. ungefähr um 100 kg weniger als bei einem Normal-Personenzuge.

Der Kohlenverbrauch bei diesen Maschinen beträgt 12,3 kg Leobener Mittelkohle pro Zugkilometer, die Gesammtkosten incl. der allgemeinen Auslagen des Maschinendienstes berechnen sich auf 20 kr. pro Zugkilometer.

Die günstigen Erfahrungen, welche mit diesem Betriebe auf der Linie Leoben-Vordernberg gemacht wurden, führten bald zur Einführung desselben auf weiteren Strecken. So wurde schon im Juli 1879 auf der Hauptlinie Wien-Triest zwischen Mürzzuschlag und Marburg (160 km) an Stelle eines gemischten Zuges ein Secundärzug in Verkehr gesetzt.

Im darauf folgenden Jahre wurde während des Hochsommers ein Secundärzug zwischen Innsbruck und Innichen via Franzensfeste eingelegt, welcher später unter Einschaltung eines eigenen Secundärzuges für die Strecke Franzensfeste-Innichen auf die Strecke Franzensfeste-Bozen ausgedehnt wurde. Gleichzeitig wurde auch zwischen Franzensfeste und Lienz statt eines gemischten ein Secundärzug in Betrieb genommen. Selbst auf der Linie Mödling-Laxenburg, einer während des Sommers, insbesondere an Sonn- und Feiertagen sehr stark frequentirten Strecke, wurde der Secundärzugbetrieb eingeführt, wobei allerdings an Tagen mit besonders starkem Verkehr Normalzüge eingeschaltet werden mussten.

Doch auch hier haben sich für den regelmässigen Verkehr sogar während des Sommers die Secundärzüge als ausreichend erwiesen. Die nächste Verwendung fand dieses Zugsystem auf der Strecke Cilli-Laibach (89 km), sowie zwischen Meidling, der ersten Station ab Wien, und dem fast im Centrum der Stadt liegenden bisher nur als Güterbahnhof dienenden Hauptzollamte.

Selbstverständlich hatte sich die Verwaltung die bei den mehrseitigen Secundärzugbetriebe gemachten Erfahrungen zu Nutze gemacht und mittlerweile für diesen Betrieb neue verbesserte Fahrzeuge construirt.

Hierbei wurde besonders angestrebt, den Gepäckraum aus dem Wagen an die Maschine zu verlegen — eine Aufgabe, welche zur vollsten Zufriedenheit gelöst wurde. Dieser Raum, welcher eine Bodenfläche von 4,6 □m einnimmt, ruht auf einer Achse der Maschine und hindert in keiner Weise die Communication zwischen dieser und dem Personenwagen, ersetzt vielmehr gewissermassen den Schutzwagen. Das Gewicht dieser neuen Maschinen beträgt nur 15,5 t, der Kohlenverbrauch auf Thalbahnen nur 7,7 kg Fohnsdorferkohle pro Zugkilometer.

Die Zugförderungskosten berechnen sich incl. der allgemeinen Auslagen für den Maschinendienst pro Zugkilometer auf 17,7 kr.

Die Personenwagen wurden vierräderig construirt und enthält der Wagen III. Cl. 48 Sitzplätze, der combinirte Post- und Personenwagen 16 Sitzplätze II. Cl., einen Postraum und einen Abort.

Die beiden Wagen haben je 8 t Leergewicht, so dass sich für den ganzen Zug ein Gesammtgewicht von nur 31,5 t ergiebt, was bei 64 Sitzplätzen pro Platz einem Zuggewichte von 492,9 kg gleichkommt gegen 662,2 kg bei dem ersten Secundärzuge und 762 kg bei einem Normalzuge.

Dieses Verhältniss gestaltet sich noch weit günstiger durch die von der Aufsichtsbehörde später ertheilte Genehmigung, nach welcher bei einer Maximalgeschwindigkeit von 30 km statt der ursprünglich zugelassenen zwei achträderigen oder drei vierräderigen Wagen ohne Schutzwagen vier vierräderige Wagen in den Zug eingestellt werden dürfen.

Sämmtliche Secundärzüge sind mit der Hardy'schen Vacuumbremse ausgerüstet, wodurch der Conducteur der Bremsbedienung überhoben ist. Wenn bei aussergewöhnlicher Frequenz dem Zuge ein fünfter Wagen beigegeben werden muss, so wird hinter der Maschine ein Schutzwagen mit Bremse eingestellt und dem Locomotivführer wegen Unterbrechung der Intercommunication ein Bremser beigegeben. Gleichzeitig mit Einführung der Secundärzüge auf der Tiroler und Kärnthener Linie wurden besondere Secundärhaltestellen errichtet, welche später noch vermehrt wurden, und bei welchen nur die Secundärzüge im Bedarfsfalle anhalten.

Diese Haltestellen befinden sich bei den den betreffenden Ortschaften zunächst liegenden Bahnwärterhäusern und sind in primitivster Weise eingerichtet. Entsprechende Verbreiterung des Bahndammes, im Bedarfsfalle Aufschüttung eines practicablen Zuganges, Aufstellung eines Signalmastes zur Bezeichnung einer Haltestelle, eine Aufschriftstafel mit dem Ortsnamen, sowie eine Laterne bilden die ganze Stationsanlage, welcher Wartelocalitäten für die Passagiere etc. vollständig fehlen.

Eine Billetabgabe findet bei diesen Haltestellen nicht statt, sondern die einsteigenden Reisenden bezahlen das Fahrgeld an den Conducteur gegen Ausfolgung von Zettelbilleten.

Aus vorstehenden Ausführungen geht hervor, dass der Secundärzugsbetrieb in seiner Einfachheit als ein entschiedener Fortschritt angesehen werden muss, dessen richtige Anwendung mit namhaften öconomischen Vortheilen verbunden ist.

Als zweifellos günstig kann die Verwendung eines Secundärzuges dort angesehen werden, wo ein solcher zur Bedienung des Personen-, Gepäck- und Postdienstes statt eines Normalzuges in Verkehr gesetzt werden kann, da die Kosten für einen Secundärzug sich weit niedriger stellen und hierdurch der Ausfall, welcher jeder grösseren Bahnverwaltung auf einzelnen Strecken aus dem Personentransport erwächst, wenigstens wesentlich verringert werden kann. (Aus den Bayerischen Verkehrsblättern No. 7 vom August 1882).

Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten

vom 14. September, betr. Massregeln zur Verhütung der durch plötzliche Wasseransammlungen entstehenden Gefahren für den Eisenbahnbetrieb.

In neuerer Zeit sind mehrfach durch plötzliche Wasseransammlungen an einzelnen Stellen der Eisenbahnen Züge gefährdet, theilweise auch Unfälle herbeigeführt worden. Wenn auch derartige Einflüsse elementarer Gewalten durch Vorsichtsmassregeln nicht völlig unwirksam gemacht werden können, so erscheint es doch geboten, sorgfältig zu prüfen, ob die dem Bahnpersonal ertheilten Weisungen bezüglich seines Verhaltens in Fällen der bezeichneten Art einerseits ausreichend und bestimmt genug sind, andererseits mit der nöthigen Präcision befolgt werden. Hierbei wird es zunächst darauf ankommen, dem Bewachungspersonal diejenigen Stellen der Bahn speciell zu bezeichnen, an denen die Fahrbarkeit der Geleise durch starke Wasseransammlungen gefährdet werden könnte, namentlich also Dammstrecken auf sumpfigem Untergrund, Einschnitte, deren Böschungen in Folge des Vorhandenseins wasserreicher, nach der Bahn zu fallender Schichten zu Rutschungen geneigt sind, sowie Stellen, an denen bei starken Regengüssen das zusammenströmende Wasser sich vorzugsweise concentrirt und durch Aufstauung das Planum zu beschädigen droht, etc. Wenn solchen Stellen schon für gewöhnlich eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden und eventuell für verstärkte Bahnbewachung zu sorgen ist, so erscheint dies bei sehr anhaltendem oder bei ungewöhnlich starkem Regen doppelt nöthig. Dem gesammten mit der Bewachung und Unterhaltung der Bahn betrauten Personal ist unter Hinweis auf die erfahrungsmässigen Vorkommnisse wiederholt die gewissenhafteste Revision der ihnen zugetheilten Bahnstrecken gerade für solche Ausnahmefälle zur Pflicht zu machen und denjenigen Beamten, welche durch Umsicht und treue Erfüllung ihrer Obliegenheiten den Gefährdungen von Eisenbahntransporten vorgebeugt haben, angemessene Belohnungen zu gewähren.

Die Vorsteher derjenigen Stationen, zwischen denen sich Bahnstrecken der vorbeschriebenen Art befinden, sind anzuweisen, dass sie sich bei den erwähnten Vorkommnissen in geeigneter Weise, nöthigenfalls durch rechtzeitige Entsendung von Boten, über den fahrbaren Zustand der Bahn informiren, und erscheint es zu diesem Behuf besonders angezeigt, diejenigen Wärterposten, in deren Strecken Betriebsstörungen durch Wolkenbrüche, plötzliche Anschwellung von Flussläufen u. s. w. vorzugsweise leicht herbeigeführt werden können, mit elektrischen Hilfs-

apparaten zu versehen, welche eine schnelle Verständigung mit den Nachbarstationen gestatten.

Den Locomotivführern ist für alle Fälle die Anwendung ganz besonderer Vorsicht beim Passiren überschwemmter oder vom Wasser bedrohter Bahnstrecken vorzuschreiben.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 25. September 1882. (Politische Wochenschau. Erbauung einer Eisenbahn von Sentheim nach Masmünster. Eröffnung der Strecke Bahnhof Deutz - Schiffbrücke. Rödelheim-Bockenheim. Wreschen - Strzalkowo. Aussichten der Secundärbahn Finsterwalde-Senftenberg. Grund der Nichtconcessionirung der Bahn Braunschweig - Giffhorn. Weiterbau der Oels - Gnesener Bahn nach Nakel. Die Einsetzung von Preussischen Eisenbahnräthen. Feststellung der Winterfahrpläne. Tarifermässigung für Getreidetransporte. Neuregulirung der Instradirungen. Verfügung, betreffend die freie Fahrt von Kindern von Eisenbahnbeamten, die höhere Lehranstalten besuchen. Bestimmung, betreffend das Zusammenreisen von Familien. Der Lehrter Bahnhof in Berlin. Veränderung des Anstrichs der Coupées I. Classe auf den Preussischen Bahnen. Belästigung der Schalterbeamten auf den Bahnhöfen.)

Seit unserem letzten Berichte sind die Wahlaufrufe für die in etwa 4 Wochen zu erwartenden Neuwahlen zum Preussischen Landtage von fast sämmtlichen Parteien in Preussen erschienen und die Bedeutung, welche das Preussische Parlament für die Entwickelung des ganzen Reichs thatsächlich besitzt, lässt für alle wahren Freunde des Staates den Wunsch, aber auch die Hoffnung berechtigt erscheinen, dass die neue Zusammensetzung desselben eine für das Vaterland erspriessliche sein möge. Am 23. September feierte der Fürst Bismarck die zwanzigste Wiederkehr des Tages, an welchem er das Präsidium im Preussischen Staatsministerium übernommen hat. Die gesammte Presse, in Preussen sowohl wie im Reich, so verschiedenartig auch sonst ihre Stellung zu der Regierung sein mag, hat Anlass genommen, dieses Tages feierlich zu gedenken und der Dankbarkeit einmüthig Ausdruck zu geben, deren sich Deutschland dem Kanzler gegenüber schuldig weiss. Die Reise des Kaisers nach Schlesien und Sachsen haben aufs Neue dargethan und durch Ovationen jeder Art ist aufs Neue erwiesen worden, mit welcher Liebe ganz Deutschland an seinem Herrscher hängt.

Die Erbauung und der Betrieb einer Eisenbahn von Sentheim nach Masmünster i/Els. ist von der reichsländischen Regierung genehmigt worden.

Am 20. September ist (vergl. Bekanntmachung S. 944) im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld die 0,9 km lange Strecke von dem jetzigen Bahnhofe Deutz bis an die Schiffsbrücke mit dem bei der letzteren gelegenen neuen Personenbahnhof für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr dem Betriebe übergeben.

Der Bau der Linie Rödelheim - Bockenheim ist begonnen worden und zwar vorerst mit dem Brückenbau in der Nähe des Biegwaldes.

Dem Kreise Wreschen sollte die Concession zur Anlegung einer Eisenbahn von Wreschen nach Strzalkowo angeblich ertheilt worden sein, wie in vielen Zeitungen positiv behauptet wurde und hatten wir von dem Vorhandensein dieser Behauptung in No. 71 dieses Blattes Seite 916 Vormerkung genommen. Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ erfährt nunmehr, dass an massgebender Stelle von solcher Concessionsertheilung nichts bekannt sei.

Hinsichtlich der geplanten Secundärbahn Finsterwalde-Senftenberg theilt die „Vossische Zeitung“ mit, dass es dem Comité endlich gelungen sei, sichere Finanzquellen zu gewinnen, welche den fehlenden Rest des Baucapitales zeichnen werden, womit das letzte Hinderniss dieser für den ganzen Kreis so wichtigen Bahnlinie beseitigt sei.

In Angelegenheiten des Bahnbaues Braunschweig - Giffhorn (siehe No. 72 S. 939) schreibt der „Berliner Actionär“, es scheine, dass die Bau- und Finanzirungsverträge es gewesen, welche der Preussischen Regierung nicht genehm waren.

Der Weiterbau der Oels-Gnesener Bahn über Janowitz-Exin nach Nakel (an der Ostbahn) ist nach einem von demselben Blatt erwähnten Ministerial-Rescript in Aussicht genommen. Von den Königlichen Landrathsämtern der interessirenden Kreise, also Gnesen, Wongrowitz, Schubin und Wirsitz, ist schleunigst Bericht erfordert worden, ob diese Kreise zusammen 180 000 *M* baar aufbringen und Grund und Boden zum Bahnbau gratis stellen wollen. Die angeführte Zeitung bemerkt bei dieser Gelegenheit: „Die Provinz Posen zählt noch vier Kreise, welche einer Eisenbahn entbehren, nämlich im Regierungsbezirk Posen den an der südöstlichen Spitze mit der Provinz Schlesien und Russisch-Polen grenzenden Kreis Schildberg und den am meisten nach Westen gelegenen, an die Provinz Brandenburg (Neumark) grenzenden Kreis Birnbaum; im Regierungsbezirk Bromberg den Binnenkreis Schubin und den daran grenzenden Südkreis Wongrowitz. Ganz besonders fühlbar macht sich der Mangel einer Eisenbahn in den letztgenannten beiden Kreisen, welche zu den fruchtbarsten Kreisen der Provinz zählen. Um diesen beiden Kreisen die Wohlthat einer Eisenbahn angedeihen zu lassen, sind in den letzten Jahren verschiedene Projecte aufgestellt worden, von denen jedoch bis jetzt noch keines auf Verwirklichung Anspruch machen konnte, obgleich auch die Staatsregierung der Eisenbahnangelegenheit in jenen Kreisen ihre besondere Aufmerksamkeit zugewendet hat.“

Ueber die Einsetzung von Eisenbahnräthen verlautet, dass die Preussischen Ministerien der öffentlichen Arbeiten, für Landwirthschaft etc. und für Handel und Verkehr vollauf mit den Vorarbeiten zur Ausführung des am 1. Januar 1883 in Kraft tretenden Gesetzes vom 1. Juni d. J., betreffend die Einsetzung von Eisenbahnräthen für die Staats-Eisenbahn-Verwaltung, beschäftigt sind. Es handelt sich um die Bildung von Bezirks-Eisenbahnräthen als Beiräthen der Staats-Eisenbahn-Directionen und eines Landes-Eisenbahnraths als Beirath der Centralverwaltung der Staats-Eisenbahnen. Die Mitglieder der Bezirks-Eisenbahnräthe (und im Falle der Behinderung deren Stellvertreter) wurden von den Handelskammern, kaufmännischen Corporationen und landwirthschaftlichen Provinzial-Vereinen, sowie von anderen durch den Arbeitsminister, Handelsminister und Landwirthschaftsminister zu bestimmenden Corporationen und Vereinen auf 3 Jahre gewählt. Die Wahl der Mitglieder der Bezirks-Eisenbahnräthe durch Vereine wird insbesondere in denjenigen Landestheilen erfolgen, in welchen nur wenige Handelskammern vorhanden sind. Sobald die Bezirks-Eisenbahnräthe eingesetzt worden, sollen dieselben 30 Mitglieder nebst Stellvertretern zum Landes-Eisenbahnrath wählen. Die übrigen Mitglieder des Landes-Eisenbahnrathes werden berufen: 3 vom Landwirthschaftsminister, 3 vom Handelsminister, 2 vom Finanzminister und 2 vom Arbeitsminister, während der König den Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden ernennt.

Die Winter - Fahrpläne für die Mitteleuropäischen Bahnen sind in der am 22. d. M. geschlossenen Baseler Conferenz festgestellt worden; die Lindauer Beschlüsse bezüglich der Einrichtung des Winter-Fahrplans wurden nicht sanctionirt, so dass ziemlich Alles beim Alten bleibt. Ausgenommen ist die veränderte Führung der Berlin-Aachener Züge, die von der Ruhrthalbahn wieder auf die alte Route via Paderborn gelenkt werden.

Mit Eintritt des Winter-Fahrplans werden in Folge der Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 15. October ab die Courier- und Schnellzüge Aachen-M.-Gladbach-Düsseldorf-Elberfeld-Kreiensen-Magdeburg-Berlin auf der Strecke Elberfeld-Kreiensen nicht mehr über Arnsberg-Scherfede-Holzminden, sondern wieder auf der alten Route über Unna-Soest-Paderborn-Holzminden befördert werden. Die letztere Route ist um 14 km kürzer und durchweg zweigeleisig, so dass, da auch die Krümmungs- und Steigungsverhältnisse günstigere sind, eine Beschleunigung der Berlin-Aachener Courier- und Schnellzüge durch diese Verlegung eintreten wird.

Geh. Ober-Regierungsrath Kinel aus dem dem Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstellten Reichsamte für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat eine Reise zur Zeit angetreten, um die alljährlich ihm aufgetragene technische Revision der Reichseisenbahnen vorzunehmen. In der Presse war versucht worden, die Reise des Herrn Geheimrath Kinel mit dem Unglücksfall bei Hugstetten in Beziehung zu bringen. Die „Nordd. Allg. Z.“ dementirt diese Behauptung.

Hinsichtlich der für **Ostpreussische Getreidetransporte** zu gewährenden Frachtermässigung hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten einen Bescheid an die Handelskammer in Insterburg gelangen lassen, welcher folgendermassen lautet: „Berlin, den 7. September 1882. Der Handelskammer erwidere ich auf die Eingabe vom 28. v. Mts., dass eine Begünstigung der Einfuhr ausländischen Getreides seitens der Staats-Eisenbahnverwaltung nach wie vor nicht in der Absicht liegt. Wenn neuerdings, wie ich annehme, vorübergehend, die Frachten für Ungarisches Getreide auch nach Deutschen Binnenstationen herabgesetzt worden sind, so beruht dies ausschliesslich auf den von den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen eingeführten Ermässigungen, bezüglich welcher einen Einfluss zu üben die Deutsche Verwaltung ausser Stande ist. Für die Deutschen Strecken werden auf den Routen, über welche die Tarifbildung erfolgt, wie seither lediglich die normalen Frachtantheile eingerechnet. Da übrigens der im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg bestehende Ausnahmetarif für Getreide namentlich für den Verkehr von Ostpreussischen Stationen nach Berlin und darüber hinaus sehr ermässigte Sätze enthält — beispielsweise beträgt der Ausnahmetarifsatz für eine Wagenladung von 10 t Getreide von Insterburg nach Berlin 230 *M*, während die volle normale Fracht sich auf 318 *M* stellen würde — so möchte ich annehmen, dass es der Ostpreussischen Production auch bei dem gegenwärtigen Stande der Frachten gelingen werde, die Concurrenz gegen das Ungarische Getreide mit Erfolg aufzunehmen. Ich habe jedoch eine nähere Prüfung dieser Frage angeordnet und darf die Handelskammer vertrauen, dass ich den dortigen wirthschaftlichen Interessen meine besondere Aufmerksamkeit zuwenden werde“.

Hinsichtlich der nöthig gewordenen Neuregulirung der Instradirungen, deren wir schon in No. 71 S. 916 dieses Blattes erwähnten, schreibt jetzt die „Voss. Z.": „Durch die letzten Eisenbahnverstaatlichungen wird zum 1. Januar k. J. wiederum eine fast vollständige Umwälzung in der Instradirung der Güter auf den Deutschen Eisenbahnen eintreten. Um in dieser Beziehung freie Hand zu bekommen, haben die Preussischen Staatsbahnen die augenblicklich bestehenden Vereinbarungen den übrig gebliebenen Privatbahnen und der Sächsischen Staatsbahn gekündigt. Unter den jetzigen Verhältnissen beherrschen die Preussischen Staatsbahnen fast den gesammten Verkehr Deutschlands und sind in der Lage, denselben überall mit möglichster Ausnutzung über eigene Linien zu fahren. Es sollen indess, um den beiderseitigen Interessen so viel als möglich gerecht zu werden, über die Instradirungen des Sächsischen Verkehrs zunächst Verhandlungen zwischen Commissarien des Preussischen und Sächsischen Finanzministeriums stattfinden, die mit den Privatbahnen aber über einzelne Verkehrsleitungen abgeschlossenen Verträge respectirt und aufrecht erhalten bleiben. Die Umwegsgrenze, bis zu welcher die Preussischen Staatsbahnen auf ihren Linien künftig Concurrenzen aufnehmen werden, wird, wie es heisst, auch für die Folge 20 pCt. gegen die kürzeste Route ausmachen. Bei den früheren Vereinbarungen haben sich in besonderen Fällen die Preussischen Staatsbahnen übrigens an diese Grenze keineswegs immer gebunden erachtet".

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 14. d. M. im Hinblick auf den in dem Erlasse vom 3. April d. J. bezeichneten Zweck der Freifahrtbegünstigung, welche den Kindern der auf isolirten Eisenbahn-Stationen domicilirten Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung zum Besuche von Fortbildungsanstalten gewährt werden kann, die Staatseisenbahn-Directionen ermächtigt, den Söhnen solcher Beamten die freie Eisenbahnfahrt in dritter Classe auch dann zu bewilligen, wenn dieselben, um die wissenschaftliche Befähigung für den einjährigen freiwilligen Militärdienst zu erlangen, höhere Lehranstalten besuchen. Diese Vergünstigung fällt jedoch fort, sobald die vorschriftsmässige Befähigung erreicht ist; in der Regel also bei Gymnasien oder Realgymnasien nach einjährigem erfolgreichen Besuch der zweiten, bei Progymnasien und Realschulen zweiter Ordnung nach einjährigem erfolgreichen Besuch der ersten Classe der betreffenden Lehranstalt. Sollte es in einzelnen Fällen dringend wünschenswerth erscheinen, Beamtentöchtern z. B. Behufs Vorbereitung für die Lehrerinnenprüfung den Besuch einer höheren Unterrichts-Anstalt durch Bewilligung freier Fahrt zu erleichtern, so können die Königlichen Directionen dem Minister desfallsige Anträge machen.

Um denjenigen Reisenden, Familien etc., welche eine längere Reise zurücklegen wollen, einen möglichst bequemen Platz zu sichern, und bei etwaigem starken Andrange eine mögliche Trennung der mit einander Reisenden in verschiedene Coupées zu verhindern, hat das Königl. Eisenbahn-Betriebsamt der Berliner Stadtbahn die Einrichtung getroffen und von derselben durch Aushang in den Vestibulen der Stadtbahn Kenntniss gegeben, dass bei den Billet-Expeditionen der Stadtbahn Vorausbestellungen auf ganze Coupées I. resp. II. Classe entgegengenommen werden, mit der Massgabe, dass gleichzeitig für die I. Wagenclasse mindestens vier und für die II. Wagenclasse mindestens fünf Billets gelöst werden und eine Bestellgebühr von 1 *M.* pro Coupée entrichtet wird. Für die Frühzüge muss die Bestellung am Tage vorher bis spätestens 10 Uhr Abends erfolgen, während bei den Tageszügen die Bestellung mindestens 2 Stunden vor Abgang des betreffenden Zuges bewirkt sein muss. Namentlich Familien, welche zusammen in einem Coupée fahren wollen, werden von dieser Einrichtung gern Gebrauch machen.

Das Schicksal des Lehrter Personenbahnhofes in Berlin nimmt noch ein allgemeines Interesse in Anspruch.

Die Nachricht, dass die Eisenbahn-Verwaltung die Abtretung desselben hierselbst zu Ausstellungszwecken definitiv verweigert habe, bestätigt sich dem „Berliner Actionär" zufolge durchaus nicht. Das genannte Blatt fügt hinzu: Nach Ansicht der Eisenbahn-Verwaltung ist der Lehrter Personen-Bahnhof — nur um diesen handelt es sich — in seiner gegenwärtigen Anlage und Ausdehnung vielmehr allerdings für die Zwecke des Betriebes entbehrlich, jedoch erst dann, wenn für denselben ein entsprechender Ersatz beschafft ist. Ein solcher Ersatz erscheint sowohl für den gewöhnlichen Verkehr, als auch für die Interessen des Stadttheils und der Militär-Verwaltung geboten. Ob und in welcher Weise der Ersatz zu bewirken, darüber schweben noch weitere Verhandlungen.

Die Coupées der Eisenbahn-Personenwagen mit den entsprechenden Farben der Billets streichen zu lassen, war eine auf den Preussischen Bahnen im Grossen und Ganzen bisher durchgeführte Massregel. Da sich jedoch der gelbe Anstrich der Coupées I. Classe nicht allein als unschön, sondern auch als unverhältnissmässig theuer und wenig haltbar erwiesen hat, so steht zu erwarten, dass dieser Anstrich aufgegeben und durch einen olivenfarbenen mit geeigneter Umrahmung zur Unterscheidung von den Coupées zweiter Classe ersetzt wird.

Mit dem Unfug eines Theiles des reisenden Publicums, die Schalter-Beamten noch in den letzten Minuten vor Abgang eines Zuges mit Fragen und Auskunfts-Ertheilungen zu belästigen, in den Minuten, da die andern am Schalter stehenden Personen vielleicht die höchste Eile haben, um noch ein Billet zu erlangen, das Gepäck expediren zu lassen, und einen Platz im Wagen zu nehmen, beschäftigt sich ein Aufsatz in der „Berliner Börsenzeitung", dem wir das Folgende entnehmen: „Wie fatal es ist, wenn Einem der Eisenbahnzug vor der Nase davonfährt, das hat wohl jeder Leser schon aus eigener Wahrnehmung erfahren, zumal seit die Stadtbahn im Betriebe ist, bei welcher das „Zu spät kommen" an der Tagesordnung ist. Leute, die oft mit der Stadtbahn fahren und deren Zeit bis auf die Minute eingetheilt ist, wissen ganz genau, um welche Minute ein Zug an diesem oder jenem Bahnhofe abgeht, sie laufen mit der Uhr in der Hand, sie stürzen zum Schalter nach dem Billet und dann die Treppe zum Perron hinauf und sitzen im Wagen, noch ehe ein anderer, der nicht Bescheid weiss, die ersten Schritte in den Bahnhof gethan hat. Aber gerade Diejenigen, die nicht Bescheid wissen, sind für die, die es eilig haben, ein recht verdriessliches Hinderniss. An jedem Tage ereignet es sich zu Dutzenden Malen, dass ein Passagier, der den gleich einfahrenden Zug noch benutzen will, den Schalter voll und breit durch einen Menschen versperrt sieht, der des Langen und Breiten Aufschluss darüber verlangt, ob man besser bis Bahnhof Grunewald oder Hundekehle fährt, wie weit es dann noch bis zum Halensee ist, was es bis dahin kostet, ob es Retourbillets giebt etc. etc., ein Anderer fragt, ob man auf dem oder jenem Bahnhofe Anschluss an den oder jenen Externzug hat, wenn man den nächsten Localzug benutzt, und fragt und fragt so lange, bis der nächste Zug längst vorüber ist. So anerkennenswerth die Zuvorkommenheit ist, mit welcher die Billetverkäufer die erbetene Auskunft ertheilen, so wäre doch gerade hier eine etwas geringere Zuvorkommenheit am Platze, denn während der Eine sich belehren lässt, versäumt der Andere einen wichtigen Termin, eine Audienz, Conferenz u. dgl. m. In 10 Minuten kommt zwar wieder ein Zug, aber diese 10 Minuten sind vielleicht nicht wieder einzuholen. Es wäre wünschenswerth, wenn an den Schaltern für den Localverkehr Auskünfte entweder gar nicht, oder doch nur beschränkt ertheilt würden."

Personal-Nachrichten.

Bayern. Dem Rathe der Generaldirection der Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung, Franz Gyssling in München, wurde der Titel und Rang eines Ober-Regierungsrathes verliehen.

Ueber die finanziellen Ergebnisse der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung in der XV. Finanzperiode 1880/81

sind folgende erfreuliche Mittheilungen zu machen: Der Etatsvoranschlag der Einnahmen und Ausgaben an Eisenbahngefällen ist durch das Finanzgesetz vom 25. Februar 1880 für je ein Jahr der XV. Finanzperiode festgesetzt worden: in Einnahme auf 83 157 623 *M.*, in Ausgabe auf 51 606 547 *M.*, sonach ein Ueberschuss auf 31 551 074 *M.* Diesen Ziffern gegenüber haben sich die wirklichen Anfälle an Betriebseinnahmen, Betriebsausgaben und Ueberschüssen wie folgt gestaltet: 1880: Einnahmen 80 944 377,35 Mark, Ausgaben 48 891 505,29 *M.*, Ueberschuss 32 052 872,06 *M.* Es blieben somit die Einnahmen gegen den budgetirten Ansatz zwar um 2 213 245,65 *M.* zurück, der Umstand aber, dass die Betriebsausgaben um 2 715 041,71 *M.* weniger, als im Etatsvoranschlag vorgesehen, erforderten, bewirkte, dass um 501 796,06 *M.* mehr, als das Budget in Aussicht genommen hatte, abgeliefert werden können. 1881: Einnahmen 81 598 053,75 *M.*, Ausgaben 48 116 466,44 Mark, Ueberschuss 33 481 587,31 *M.* In diesem Jahre blieben daher die Einnahmen gegen den Etatsvoranschlag nur noch um 1 559 569,25 Mark zurück, während die Betriebsausgaben sich in dem Betrage von 3 490 080,56 *M.* unter dem Anschlage bewegten und hiernach um 775 038,85 *M.* weniger als im Vorjahre betrugen, so dass um 1 930 511,31 *M.* mehr, als durch das Budget beansprucht war, zur Abführung gelangten. Die gesammte Mehrablieferung der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung für die beiden Jahre der XV. Finanzperiode belief sich daher gegenüber dem Budget auf 2 432 306,37 *M.* Die hier vorgeführten Ziffern lassen nun einerseits erkennen, dass die günstigsten Ergebnisse des Staatseisenbahn-Betriebes während der XV. Finanzperiode hauptsächlich der Reduction der Betriebsausgaben zu verdanken sind, andererseits ergiebt sich aus denselben die Wahrnehmung einer, wenn auch nicht bedeutenden, Zunahme der Betriebseinnahmen im Jahre 1881 gegen 1880. In ersterer Beziehung möchte erwähnt werden, dass nach dem Etatsanschlage das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen wie 62 : 100 ist, während in der Wirklichkeit dieses Verhältniss im Jahre 1880 wie 60,4 : 100 bei 4 167 km mittlerer Betriebslänge, im Jahre 1881 wie 58,9 : 100 bei 4 184 km mittlerer Betriebslänge sich gestaltete. Diese Verhältnisszahlen dürften aber auch das Bestreben der Verwaltung auf Verbilligerung des Betriebes und den hierbei erzielten Erfolg

documentiren. In der anderen Hinsicht dürfte die im Jahre 1881 eingetretene Mehrung der Brutto-Einnahme um 653 676 ℳ. (die mittlere Betriebslänge erweiterte sich nur um 17 km) immerhin als ein Zeichen der, wenn auch langsam fortschreitenden, Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes aufzufassen sein. Auf diese Besserung zu hoffen, möchte um so mehr Grund vorhanden sein, als die Betriebseinnahmen in den ersten 7 Monaten des laufenden Jahres bereits ein Plus von 1 588 173 ℳ. gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres aufweisen.

Auch die Königlich Bayerische Bodensee-Dampfschifffahrt zeigt für die XV. Finanzperiode sehr günstige Ergebnisse, indem pro 1880 um 110 029 ℳ. und pro 1881 um 121 883 ℳ. mehr, als das Budget in Aussicht nahm, an die Staatscasse überwiesen werden konnten.

Nach dem Jahresbericht der Thüringischen Eisenbahn für das Geschäftsjahr 1881,

welcher von der am 30. v. M. stattgebabten General-Versammlung genehmigt wurde, betrugen die Betriebs-Einnahmen im Jahre 1881 16 510 302 ℳ.; davon 5 606 132 ℳ. aus dem Personen-Verkehr, 178 198 ℳ. aus den Nebenerträgen des Personen-Verkehrs, 10 051 968 ℳ. aus dem Güterverkehr, 337 711 ℳ. aus Nebenerträgen des Güter-Verkehrs, verschiedene sonstige Einnahmen 684 573 ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen 8 697 817 ℳ., der Ueberschuss daher 7 812 484 ℳ. Hierzu sind noch zu rechnen: an Dividenden für die der Stammbahn gehörigen Werrabahn-Actien 130 000 ℳ., an Zuschuss aus dem Reservefonds 19 166 ℳ., giebt 7 961 651 ℳ. Davon gehen ab: der Mehrbetrag der Rücklagen in den Erneuerungsfonds gegenüber den wirklichen Aufwendungen desselben 328 554 ℳ., bleibt Ueberschuss 7 633 097 ℳ. Die Verwendung dieses Ueberschusses hat in folgender Weise stattgefunden: zur Verzinsung der Anleihen 2 096 587 ℳ., zur Tilgung derselben 734 700 ℳ., zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 505 131 ℳ., zur Tilgung eigener Actien 492 ℳ., zur Zahlung der Dividende auf die Stammactien Lit. A mit 9½ pCt. 4 214 409 ℳ., an Zuschüssen für die garantirten Actien: a) für Gotha-Leinefelde 35 299 ℳ., b) für die den Städten Mühlhausen und Langensalza garantirten Zinsen 1 522 ℳ., c) für Gera-Eichicht 44 955 ℳ. Ueber die Verwendung des Reinertrages für das Jahr 1881 sind durch den Vertrag vom 29. October 1881, betr. den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat, welchem unter dem gleichen Tage die Zustimmung der General-Versammlung der Actionäre der genannten Eisenbahn ertheilt worden ist, die näheren Bestimmungen getroffen worden. Nach denselben ist die Dividende der Stammactien für das Jahr 1881 auf 9½ pCt. festgesetzt und weiter bestimmt worden, dass nicht nur etwaige Mehr- oder Mindererträge aus den Betriebsresultaten dieses Jahres, sondern auch die sämmtlichen Zinsgarantien für die Gotha-Leinefelder und Gera-Eichichter Bahn, ferner die Ansprüche der Städte Mühlhausen und Langensalza auf den Reinertragsantheil für das von denselben auf die Actien der Gotha-Leinefelder Bahn gezeichnete Capital, ferner die diesen Städten von der Stammbahn gewährleistete Zinsgarantie und endlich die Ansprüche der bei dem Thüringischen Unternehmen betheiligten Staaten auf Gewährung der Eisenbahnsteuer, mit Ausnahme des auf den Sächsischen Staat entfallenden Steuerantheils, schon für das Jahr 1881 auf den Preussischen Staat übergehen sollen. Vom 1. Januar 1882 ab ist sodann der Betrieb nur noch für Rechnung des Preussischen Staates zu führen, nachdem durch das Gesetz vom 28. März 1882 der Uebergang der Thüringischen Eisenbahn auf den Preussischen Staat perfect geworden ist; die Uebernahme seitens der Königlichen Verwaltung selbst ist am 1. Mai 1882 erfolgt.—Nachdem der Uebergang der Thüringischen Eisenbahn auf den Preussischen Staat durch den zustimmenden Beschluss der General-Versammlnng vorbereitet war, ist auf Anordnung des Herrn Ministers von einer weiteren Begebung der concessionirten, aber noch nicht flüssig gemachten Stammactien und Prioritäts-Obligationen Abstand genommen worden. Von den Stammactien Lit. A III. Emission (11¼ Mill. ℳ.) sind 2 126 Stück im Nominalbetrage von 637 800 ℳ. noch nicht zur Ausgabe gelangt. Von den Prioritäts-Obligationen VI. Anleihe (13½ Mill. ℳ.) sind im Berichtsjahre 26 700 ℳ. zur Begebung gelangt. Von dieser Anleihe waren bis zum Jahresschluss im Ganzen 12 271 500 ℳ. begeben, während Obligationen im Nominalbetrage von 1 228 500 ℳ. noch nicht realisirt worden sind. Die Vernichtung dieser, sowie der noch im Depot befindlichen Stammactien ist höheren Orts demnächst in Aussicht genommen. Das Bauconto der Thüringischen Eisenbahn schlosc Ultimo 1881 mit einem Bestande von 2 267 110 ℳ. ab. Die Reservefonds schlossen Ultimo 1881 mit folgenden Summen ab: Die Stammbahn mit 282 815 ℳ., die Gotha-Leinefelder Bahn mit 11 818 ℳ., die Gera-Eichichter Bahn mit 93 222 ℳ., in Sa. 387 856 ℳ. Dem Reservefonds der Stammbahn ist eine Dotirung nicht zu Theil geworden, wenn auch sein Bestand die regulativmässige Maximalhöhe von 300 000 ℳ. noch nicht erreicht hatte; hiervon ist mit Rücksicht darauf Abstand genommen worden, dass ein grösserer Ausgabeposten von 206 609 ℳ. für Beschaffung neuer Wagen, welcher auf das Jahr 1882 in Rechnung zu bringen war, nachträglich noch in dem Berichtsjahre zur Verrechnung gelangt ist, nachdem die Betriebsrechnung bereits zum Abschluss gelangt war. Die Reservefonds der Zweigbahnen sind regulativmässig dotirt worden. Die Erneuerungsfonds wiesen am Jahresschlusse folgende Bestände auf: Die Stammbahn von 3 759 392 ℳ., die Gotha-Leinefelder Bahn von 934 467 ℳ., die Gera-Eichichter Bahn von 1 091 704 ℳ., in Summa von 5 785 564 ℳ. Der Selbstversicherungsfonds hat mit einem Bestande von 109 236,59 ℳ. am Jahresschluss abgeschlossen.

Strassenbahn in Dortmund.

Die Gesammtlänge des Bahnnetzes beträgt ca. 20 km. Die Bahn, deren Hauptlinien sich von Norden nach Süden und von Westen nach Osten erstrecken, und zwar in der ersteren Richtung von Fredenbaum nach Hörde 6,5 km und in der anderen von Dorstfeld nach Funkenburg beziehungsweise Zinkhütte 6,8 km, dient sowohl zum Personenverkehr als auch zum Gütertransport. Für den Gütertransport werden ausschliesslich Maschinen verwandt, während für die Personenbeförderung der Hauptsache nach Pferdebetrieb eingerichtet ist. Eine Ausnahme hiervon macht zur Zeit die Strecke nach Hörde, welche ihrer starken Steigungsverhältnisse (1 : 21) wegen mit Dampf betrieben wird. Ebenso werden an Sonn- und Festtagen auf der Strecke nach Fredenbaum statt der Pferde Locomotiven verwandt. Im engeren Stadtbezirk ist der Dampfbetrieb polizeilich untersagt.

An Maschinen sind vorhanden 7 Stück, die aus den Fabriken Henschel-Cassel, Krauss-München und Winterthur hervorgegangen sind. Angehängt werden bei Güterzügen 4 beladene Waggons und bei starker Frequenz 4 Personenwagen. Pferde sind 60—65 Stück vorhanden.

Die der Mehrzahl nach geschlossenen Personenwagen sind für 12 resp. 14—16 Sitzplätze, und auf dem Vorder- und Hinterperron je 6—7 Stehplätze eingerichtet. Auf den ebenen Strecken werden die Wagen von einem Pferde gezogen, während auf den geneigten deren 2 vorgespannt werden. Die Güterwagen haben eine Ladefähigkeit von 5 000 kg mit einem Rauminhalte von 5,3 resp. 4,2 cbm. Die grösseren wurden von Nöll in Würzburg, die kleineren von Herbrand in Ehrenfeld geliefert.

Der Betrieb ist so eingerichtet, dass alle 12 Minuten die Personenwagen im Mittelpunkt der Stadt gegenseitigen Anschluss haben. Der anfänglich schwache Personenverkehr ist in stetiger Zunahme begriffen, auch wird bei weiterem Ausbau von Anschlussgeleisen an industrielle Etablissements der Gütertransport sich noch wesentlich steigern.

Die Bahn ist jetzt im Besitz der Deutschen Local- und Strassenbahngesellschaft und wird bei guter Leitung und dem starken Zuwachs der Bevölkerung voraussichtlich ein sehr rentables Unternehmen werden. (Secundärbahn-Zeitung.)

Niederländische Tramways.

Uebersicht der Betriebsergebnisse pro 1881.

I. Pferdebetrieb.

1. Niederländische Tramwaygesellschaft in Utrecht. Betriebscapital 1 000 000 fl. Linien Veenwouden-Dokkum, 11,2 km eingeleisig, eröffnet 5/10. 80 und Veenwouden-Bergumerda, 5,4 km eingeleisig, eröffnet 19/9. 81. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 16 Pferde, 7 Personen-, 2 Güter-, 1 Vieh- und 3 Gepäckwagen. Verkehr 46 398 Personen und 495 705 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 16 939 fl., aus dem Güterverkehr 2 627 fl., überhaupt 20 560 fl. Dividende 0,952 pCt.

2. Erste Groninger Tramwaygesellschaft in Veendam. Betriebscapital 400 000 fl. Linien Wildervank-Zuidbrock, 14 km ein- und 0,8 km zweigeleisig, eröffnet 18/8. 80 und Wildervank-Buinermond, 12 km ein- und 0,6 km zweigeleisig, eröffnet 26/5. 81. Spurweite 1,41 m. Betriebsmaterial 32 Pferde, 13 Personen- und 4 Güterwagen. Verkehr 256 416 Personen und 440 000 kg Güter. Einnahmen aus dem Personenverkehr 47 540 fl., aus dem Güterverkehr 1 553 fl., überhaupt 49 156 fl. Dividende 1,688 pCt. Actien 1880 und 1,408 pCt. Actien 1881.

3. Société anonyme des Tramways de Groningne. Betriebscapital 350 000 Frcs. Stadtbahnen, 4,9 km eingeleisig, eröffnet 12/7. resp. 15/8. 80. Spurweite 1,435 m.

4. Arnhemer Tramwaygesellschaft. Betriebscapital 375 000 fl. Linien Arnhem-Velp und Arnhemer Ringbahn, 6,125 resp. 2,72 km eingeleisig, eröffnet 3/5. bezw. 28/5. 80. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial 53 Pferde und 16 Personenwagen. 652 737 Personen. 80 255 fl. Dividende 1,878 pCt.

5. Sticht'sche Tramwaygesellschaft. 175 000 fl. Actien und 74 000 fl. Obligationen. Utrecht-de Bilt-Zeist, 10,82 km eingeleisig. Spurweite 1,435 m. 34 Pferde, 16 Wagen. 254 654 Personen. 63 740 fl. 4 pCt. Dividende.

6. Amsterdamer Omnibusgesellschaft. 1 000 000 fl. Actien, 150 000 fl. Obligationen. Stadtbahnen, 8 112,48 m ein- und 6 527,78 m zweigeleisig. Spurweite 1,42 m. 377 Pferde, 74 Wagen und 20 Omnibus. 7 784 972 Personen. 828 253 fl. 10 pCt. Dividende.

7. Haarlemer Tramwaygesellschaft. 100 000 fl. Actien. 1,742 km ein- und 0,563 km zweigeleisig. 1,415 m Spurweite. 33 Pferde, 10 Personenwagen. 491 679 Personen. 44 837 fl. 2 pCt. Dividende.

8. Leid'sche Tramwaygesellschaft. Stadtbahn, 3 km ein- und 0,5 km zweigeleisig. 1,435 m Spurweite. 18 bis 20 Pferde, 10 Personenwagen. 424 821 Personen. 34 895 fl.

9. Société anonyme des Tramways de Dordrecht. 150 000 Frcs. Actien. 2 km eingeleisig. 1,435 m Spurweite. 6 Pferde, 3 Personenwagen. 92 794 Personen. 9 279 fl. 1 pCt. Dividende.

10. Société anonyme des Tramways de la Haye. Haag-Delft, Haag-Scheveningen, Stadtbahnen, 30,050 km ein- und 7,4 km zweigeleisig. 1,445 m Spurweite. 200 Pferde im Winter und 300 Pferde im Sommer, 64 Personen- und 1 Güterwagen. 2 271 178 Personen, 135 840 kg Güter. 281 204 fl.

11. Rotterdamer Tramwaygesellschaft. 1 200 000 fl. Actien. Stadtbahnen und Rotterdam-Kedlingen (Pferdebetrieb) und Rotterdam-Delfshaven (Dampf), 9,195 km ein- und 2,25 km zweigeleisig. 1,435 m Spurweite. 5 Locomotiven, 183 Pferde und 9 Maulesel, 60 Personenwagen. 2 740 231 Personen. 284 018 fl.

II. Dampfbetrieb.

12. Niederländische Rheinbahn-Gesellschaft. Haag-Scheveningen, 4,75 km zweigeleisig. 1,435 m Spurweite. 12 Locomotiven, 18 Personen- und 7 Güterwagen. 595 482 Personen. 663 000 kg Güter. 75 035 fl.

13. Süd-Dampftramway-Gesellschaft. 600 000 fl. Actien. Oosterhout-Breda, Oosterhout-Geertruidenberg, Oosterhout-Dongen, eröffnet 28/9. 80 bezw. 1/7. und 26/9. 81, 25 km einund 0,577 km zweigeleisig. 1,067 m Spurweite. 6 Locomotiven, 16 Personen-, 5 vierrädrige, 4 zweirädrige Güterwagen und 4 Trucs. 147 295 Personen. 73 141 fl. 3,5 pCt. Dividende.

14. Gooische Dampftramway-Gesellschaft. 500 000 fl. Actien. Amsterdam-Noorden, 20 km eingeleisig, eröffnet 18/5., 22/7. und 20/8. 81. 1,43 m Spurweite. 8 Locomotiven, 19 Personen- und 4 Güterwagen. 289 511 Personen. 52 247 fl. 12,5 pCt. Dividende.

15. Gelder'sche Dampftramway-Gesellschaft. 300 000 fl. Actien. Dieren-Doesborgh-Doetinchem, 16 km eingeleisig, eröffnet 27/6. 81. 0,75 m Spurweite. 6 Locomotiven, 6 Personen- und 30 Güterwagen. 34 182 fl. Personenverkehr und 8 855 fl. Güter, 46 201 fl. überhaupt. 3,33 pCt. Dividende.

16. Nordbrabantische Dampftramway-Gesellschaft. 500 000 fl. Actien. Tilburg-Waalwyk mit Zweigbahn nach Kaatsheuvel und Bahnhof Tilburg-Heuvel, 20 km einund 1,5 km zweigeleisig, eröffnet 15/7. bezw. 1/10. 81. 1,067 m Spurweite. 4 Locomotiven, 8 Personenwagen. 71 000 Personen. 22 000 fl. 1,5 pCt. Dividende.

17. Nord-Süd-Holländische Dampftramway-Gesellschaft. 800 000 fl. Actien. Haarlem-Leiden, 28 km eingeleisig, eröffnet 1/7. 81. 1,435 m Spurweite. 6 Locomotiven, 20 Personen- und 8 Güterwagen. 240 581 Personen. 48 272 fl.

18. „Rynlandsche" Dampftramway-Gesellschaft. 300 000 fl. Actien. Leiden-Katwyk, 8,6 km eingeleisig, eröffnet 4/6. 81. 1,435 m Spurweite. 4 Locomotiven, 10 Personenund 7 Güterwagen. 216 778 Personen und 154 000 kg Güter. 30 124 fl.

19. Dampftramway-Gesellschaft Herzogenbusch-Helmond. 6,5 km eingeleisig, eröffnet December 1881. 1,067 m Spurweite. 2 Locomotiven, 9 Pferde, 12 Personen- und 2 Güterwagen. 45 593 Personen. 4 292 fl.

20. Société anonyme de chemins de fer économiques Néerlandais. 600 000 Frcs. Actien. Vlissingen-Middelburg, 7,674 km ein- und 0,547 km zweigeleisig, eröffnet 1/8. 81. 1,44 m Spurweite. 2 Locomotiven, 6 Personen- und 2 Güterwagen.

Reichsgerichts-Erkenntniss,

betreffend die Anwendung der Reichs-Gewerbeordnung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahn-Unternehmungen.

Obwohl die Anwendung der Reichs-Gewerbeordnung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahn-Unternehmungen nach § 6 der Reichs-Gewerbeordnung im Allgemeinen ausgeschlossen ist, so folgt daraus nicht, dass wenn eine Eisenbahn-Gesellschaft bei Gelegenheit des Eisenbahn-Betriebes den Betrieb eines anderen selbstständigen Gewerbes unternimmt, die Bestimmungen der Reichs-Gewerbeordnung auch für den Betrieb dieses Nebengewerbes nicht massgebend seien, vielmehr unterliegt nach einem Urtheil des Reichsgerichts, I. Hülfssenats, vom 4. Juli 1882, der Betrieb des Nebengewerbes, sofern nicht andere Ausschliessungsgründe vorliegen, der Beurtheilung nach der Reichs-Gewerbeordnung. — Diesem Ausspruch liegt folgender interessanter Fall zu Grunde: Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn hatte an einer ihrer Bahnstationen einen Krahn aufgestellt, dessen Benutzung behufs Verladung von Gütern sie dem Publikum gegen Entgelt gestattete. Als im Jahre 1878 der Bauunternehmer W. den Krahn zur Verladung von Maschinen benutzte, riss die Kette des Krahns und W. wurde dabei an seiner linken Hand sehr schwer verletzt. Die Verletzung wurde zwar im Laufe des Jahres geheilt und W. erlangte drei Viertheile seiner Arbeitsfähigkeit wieder, auch konnte er nach ärztlichem Dafürhalten seit Anfang 1879 seine volle Arbeitsfähigkeit bei gutem Willen und fleissiger Uebung wiedererlangen, aber W. hintertrieb selbst (wie später gerichtlich festgestellt wurde) durch völligen Nichtgebrauch seines linken Armes dessen volle Gebrauchsfähigkeit und die Wiederlangung seiner vollen Arbeitsfähigkeit. W. beanspruchte von der Eisenbahn, da dieselbe durch das Aufstellen eines schadhaften Krahns sich ein grobes Versehen hat zu Schulden kommen lassen, Schadenersatz, und zwar neben den Heilungskosten dauernde Alimentation, da er die volle Gebrauchsfähigkeit seines linken Armes nicht wiedererlangt hatte. Die Eisenbahn-Gesellschaft verweigerte jede Entschädigung, da auf sie die Reichs-Gewerbeordnung keine Anwendung finde und nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ihr ein sie haftbar machendes Verschulden nicht zur Last falle. Das Appellationsgericht zu Naumburg erachtete jedoch die Reichs-Gewerbeordnung, insbesondere § 120 (wonach die Gewerbeunternehmer verpflichtet sind, alle die zur Sicherung gegen Gefahr für Leben und Gesundheit nothwendigen Einrichtungen herzustellen), auf den vorliegenden Fall für anwendbar und verurtheilte die Eisenbahn-Gesellschaft zur Zahlung der Heilungskosten und von Alimenten bis zum 31. December 1878, dagegen wies das Gericht den Anspruch des W. auf Alimente für die Folgezeit ab, weil die auch jetzt noch geminderte Arbeitsfähigkeit des Klägers nicht als Folge der ihn betroffenen Verletzung, sondern seines auf Täuschung berechneten, die Minderung der Gebrauchsfähigkeit des Armes übertreibenden eigenen Verschuldens anzusehen sei. Die vom Kläger sowohl als auch von den Verklagten eingelegten Nichtigkeitsbeschwerden wurden vom Reichsgericht zurückgewiesen.

Miscellen.

Der Brennstoff der Zukunft. Dr. C. W. Siemens in London, der dieses Jahr in Southampton als Präsident der British Association fungirte, sagte in seiner gehaltvollen Eröffnungsrede: „Ich bin der Ansicht, es sollte allgemein anerkannt werden, dass überall wo Rauch entsteht, Brennstoff verschwenderisch verwendet wird, und dass alle unsere Heizprocesse von dem grössten bis herab zum häuslichen Heerd vollkommener und sparsamer ausgeführt werden können, und zwar dadurch, dass nichts von dem benutzten Brennstoff die Atmosphäre unverbrannt erreicht. Dieses äusserst wünschenswerthe Resultat kann bei der Benutzung von Gas für alle Heizprocesse mit oder ohne Hinzufügung von Kokes oder Anthracit erreicht werden. Die grössere Wirkung von Gas als Brennmaterial rührt hauptsächlich von dem Umstand her, dass ein Pfund Gas bei der Verbrennung 22 000 Wärmeeinheiten hervorbringt, d. h. genau doppelt soviel Hitze erzeugt als die Verbrennung eines Pfundes ordinärer Kohlen". Dr. Siemens will uns dahin führen, dass man die Kohlen nicht mehr verbrennt, sondern destillirt; er ist mit Bezug auf England der Ansicht, dass „bevor viele Jahre verstrichen sein werden, wir in unseren Fabriken und an Bord unserer Schiffe Maschinen finden werden, mit einem Verbrauch an Brennmaterial, der nicht ein Pfund Kohlen für die effective Pferdekraft pro Stunde überschreitet, Maschinen, bei denen die Gaserzeugung die Stelle des etwas complicirten und gefährlichen Dampfkessels einnimmt. Das Erscheinen einer solchen Maschine und der Dynamomaschine wird eine neue Aera des materiellen Fortschritts bezeichnen, die mindestens gleich der sein wird, welche die Einführung der Dampfkraft in den ersten Decennien unseres 19. Jahrhunderts hervorbrachte." Dr. Siemens verweilte in seiner Rede bei der wahrscheinlichen Wirkung einer solchen Maschine auf die Handelsmarine, welche ja die bedeutendsten Interessen Englands repräsentirt. In Verbindung mit dem Vortheil, welcher durch den Gebrauch von Stahl an Stelle des Eisens erzielt ist, wird eine Maschine, welche nur halb soviel wiegt, als die gegenwärtigen Dampfmaschinen und Kessel, (und eine solche wird es geben, wenn Gas als Brennmaterial benutzt wird), und die nur halb soviel Ausgaben für Brennmaterialien erfordert, es ermöglichen, dass ein überseeischer Propeller (denn man wird dann nicht mehr von Dampfschiffen sprechen) 30 pCt. mehr tragen kann. Dieser Vortheil wird genügend sein, um der Segelkunst nur noch Bedeutung für die Regatta zu geben. (Bremer Handelsblatt.)

Für die Einführung des Metermasses in England macht sich in neuerer Zeit in verstärktem Masse eine Strömung geltend, wie sich aus einer Rede ergiebt, welche der Präsident der „British Association" in Southampton, Dr. Charles William Siemens bei Eröffnung der 25. Versammlung der genannten Gesellschaft am 16. August d. J. hielt. Nach dem „Centralblatt für Bauverw." sagte derselbe u. A.: „In Betreff der Masse für Längen und Gewichte ist es zu bedauern, dass unser Land der Bewegung, welche gegen Ende des vorigen Jahrhunderts von Frankreich ausging, noch fern steht. Da das Metermass jedoch bei wissenschaftlichen Arbeiten in England bereits fast allgemein eingeführt ist und der Gebrauch desselben schon gesetzlich zulässig ist, so dürfen wir hoffen, dass seine allgemeine Anwendung für Handelszwecke bald

als natürliche Folge eintreten wird. Die praktischen Vortheile einer solchen Massregel würden, wie ich überzeugt bin, für den Handel unseres Landes sehr erheblich sein, denn Englische Waaren, wie Maschinentheile oder Walzmetalle in gangbaren Sorten sind jetzt der Abmessungen wegen vom festländischen Markte fast verdrängt. Das Haupthinderniss der Annahme des Metermasses besteht in dem sonderbaren Widerspruch, dass, obgleich sein Gebrauch im Handel gesetzlich zulässig ist, und obgleich eine Copie des Normalmeters im Eichungsamt der Handelskammer vorhanden ist, es doch unmöglich ist, sich hiervon geeichte Copieen zu verschaffen, während andererseits die Verwendung nicht geeichter Copieen strafbar ist. Sollte es nicht zu wünschen sein, dass die „British Association" sich bemühte, im Lande die Einführung des Metermasses und des Kilogramms zu fördern und dass sie als ersten Schritt hierzu eine desfallsige Vorstellung an die Regierung richtete?"

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 10. October cr. kommen Nachtrag VIII zu Theil II und Nachtrag VI zu Theil III des Tarifes für den Thüringisch-Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehr zur Einführung.

Die mit einer Erhöhung verbundene Berichtigung des Getreide-Frachtsatzes zwischen Plagwitz-Lindenau und Wischau gilt jedoch erst vom 25. November cr. ab.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 18. September 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1808)

Der im Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbande (Theil III) bestehende Frachtsatz des Ausnahmetarifes 10 (für Kaolin etc.) zwischen Třemošna und Zwickau von 0,86 *M.* pro 100 kg in Mark findet vom 1. October d. Js. ab auch auf Chamotte-Steine und -Ziegel Anwendung. Dresden, am 20. September 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1809)

Mit Giltigkeit vom 1. October 1882 bezw., insoweit Erhöhungen eintreten, vom 15. November 1882 ab, gelangen im **Stettin - Märkisch - Sächsischen Verbandsverkehre** zur Einführung: Nachtrag II zu Theil II (Besondere Bestimmungen), Nachtrag IV zu Heft No. 1 und Nachtrag II zu Heft No. 2. Diese Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 21. September 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1810)

Deutsch - Ungarischer Verband. Zum Saison - Ausnahmetarif für Getreide vom 10. September bis 30. November cr. ist der Nachtrag 1, giltig vom 1. October bis 30. November cr., enthaltend: Saison-Ausnahmetarif No. 7 c für Getreide zum Export und Berichtigungen, ferner zum Verband - Gütertarif, Theil II und III, vom 1. Januar 1880 der vom 10. October cr. ab giltige Nachtrag XVI, enthaltend: Getreide-Frachtsätze für die Stationen der Linie Rákos - Ujszasz der Ungarischen Staatsbahnen, zeitweise Ermässigung der Frachtsätze für Swinemünde, sowie Ergänzung des Kilometerzeigers und der Lieferfrist-Tabelle, erschienen.

Exemplare sind bei den bekannten Dienststellen der Verbandverwaltungen zu haben. Berlin, den 22. September 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (1811)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. October cr. kommt zu dem Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 der Nachtrag 10 zu Heft No. 1 zur Einführung. Derselbe enthält veränderte Stückgut - Frachtsätze im Verkehr mit Mittelwalde der Oberschlesischen Bahn sowie Ausnahme - Frachtsätze für Flachs- und Hanftransporte im Verkehr mit einigen Ostbahnstationen.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu ersehen ist. Frankfurt a/M., den 16. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1812)

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 20. October cr. neuen Styls tritt der Theil I zum Deutsch-Mittelrussischen Verbandtarif, enthaltend directe Tarifsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Mehl und Mühlenfabrikate, sowie für Oelkuchen zwischen Stationen der Moskau - Brester, Riaschsk-Wjasma-, Riaschsk - Morschansk-, Morschansk - Sysran-, Orenburger-, Tambow-Koslow-, Riäsan - Koslow- und Tambow-Saratower Eisenbahn einerseits und Thorn sowie westlich ab Thorn gelegenen Deutschen Stationen andererseits in Kraft. Die Tariftabellen für den Verkehr der Stationen der Riaschsk - Morschansk-, Morschansk-Sysran-, Orenburger-, Tambow-Koslow-, Riäsan - Koslow- und Tambow - Saratower Bahn haben nur Giltigkeit bis incl. 31. Juli 1883 alten Styls/12. August 1883 neuen Styls. Exemplare dieses Tarifs sind vom 1. October cr. neuen Styls ab bei den Stationskassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 16. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1813 J)

Zum directen Gütertarif zwischen den Eisenbahn - Directionsbezirken Berlin und Bromberg einerseits und der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits vom 31. August d. J. ist ein Berichtigungsblatt ausgegeben und durch die Verbandsstationen sowie das Auskunftsbüreau (Bahnhof Alexanderplatz) unentgeltlich zu beziehen. Berlin, den 21. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg und der Direction der Stargard - Cüstriner Eisenbahngesellschaft. (1814 J)

Am 1. d. Mts. sind im **Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Holzverkehre** für die Station Lüdenscheid der Bergisch - Märkischen Eisenbahn anderweite ermässigte Frachtsätze zur Einführung gekommen. Näheres ist bei der Güter-Expedition in Lüdenscheid sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 18. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1815)

Am 1. October c. treten für den Verkehr mit den Stationen Lüneburg und Wittenberge der Berlin - Hamburger Eisenbahn unter Aufhebung der im **Rheinisch-Niederdeutschen Verbands-Gütertarif** vom 1. Mai 1878 nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze die nachstehend bezeichneten Frachtsätze in Kraft, und zwar:

a) für den Verkehr zwischen Lüneburg B. H. einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) — excl. der Stationen der Strecke Haiger-Giessen —, den Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirks Köln (linksrheinisch) — excl. der Stationen der Strecken Bacharach-Bingerbrück-Saarbrücken-Saargemünd und Saarbrücken-Völklingen —, den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elkerfeld — excl. der Stationen östlich von Arnsberg — und den Stationen der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn andererseits die für die Station Lüneburg der Hannoverschen Staatsbahn in den bezüglichen Staatsbahn-Güter-Tarifen vom 1. April c. bezw. in dem Hannover - Westfälischen Verbands-Güter-Tarif vom 1. Juli c. bestehenden Frachtsätze,

b) für den Verkehr zwischen Wittenberge B. H. einerseits und den Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirks Köln (rechtsrheinisch) — excl. der Stationen der Strecke Burbach-Giessen —, den Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirks Köln (linksrheinisch) — excl. der Stationen der Strecken Oberwesel-Bingerbrück-Saarbrücken - Saargemünd und Saarbrücken-Bous — und den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld — excl. der Stationen östlich von Neheim-Hüsten — die für die Station Wittenberge des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg in den bezüglichen Staatsbahn-Güter-Tarifen vom 1. Mai c. bestehenden Frachtsätze.

Durch die Uebertragung der vorbemerkten Frachtsätze auf Lüneburg und Wittenberge B. H. treten im Allgemeinen Frachtermässigungen ein; soweit in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze des Rheinisch-Niederdeutschen Verbands-Tarifs noch bis zum 15. November c. in Kraft. Köln, den 20. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1816)

K. K. priv. Eisenbahn Pilsen - Priesen (Komotau). Mit dem 1. October 1882 tritt der Nachtrag III zu den reglementarischen Bestimmungen und den allgemeinen Localtarifen für den Personen- und Gepäcktransport etc. gültig vom 15. Mai 1878 in Wirksamkeit. Prag, am 21. September 1882. Die Direction der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen - Priesen (Komotau). (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1817)

Hanseatisch-Pommerscher Verband. Die Erhöhung des Eilgutfrachtsatzes Casekow-Hamburg von 7,10 *M.* auf 7,70 *M.* pro 100 kg tritt im rubricirten Verbande nicht, wie unterm 13. huj. publicirt, am 12. October, sondern erst am 26. October cr. in Wirksamkeit. Berlin und Hamburg, den 22. September 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. Namens der betheiligten Verwaltungen. (1818)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. October l. Js. tritt der II. Nachtrag zum Tarif vom 1. December 1881 für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn und Grossh. Badischen Staatsbahn einerseits und den Stationen des Bodensees andererseits — directe Tarifsätze für Basel, Badischer Bahnhof, und den auf Badischem Gebiet gelegenen Bodenseestationen enthaltend — in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen in Basel und Konstanz unentgeltlich zu erhalten. Karlsruhe, den 20. September 1882. Generaldirection. (1819)

Ungarisch - Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. Vom 1. October cr. ab ermässigt sich der im rubricirten Verbandtarife für Lüdenscheid B. M. enthaltene Schnittsatz von 3,09 auf 3,07 *M.*

Die Entfernung ermässigt sich von 997 auf 990 km. Breslau, den 19. September

1882. Namens der Verbands-Verwaltungen. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1820)

Am 1. October d. J. gelangt der Nachtrag I zum Heft IIIb des **Belgisch - Südwestdeutschen Tarifs** zur Einführung. Ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält derselbe Roheisen-Ausnahmesätze für den Verkehr mit der Station Gent, einen Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Seefischen sowie eine Bestimmung über die Ausdehnung der Anwendbarkeit des Roheisen-Ausnahmetarifs.

Der Tarif-Nachtrag kann von unserer Drucksachen-Controle hierselbst bezogen werden. Strassburg, den 22. September 1882. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1821)

Im **Berlin-Sächsischen Verbande** treten mit sofortiger Gültigkeit für Braunkohlen und Braunkohlen-Briquetts in Ladungen von 10000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahn-Wagen oder Frachtzahlung für 10000 kg im Verkehre zwischen den Berlin-Görlitzer Stationen Gross-Räschen, Senftenberg, Kamenz und Weisswasser einerseits und den Berliner Staats-Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft; dieselben sind bei den betreffenden Expeditionen und dem Auskunfts-Bureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahnen hier, Bahnhof Alexanderplatz zu erfahren. Berlin, den 22. September 1882. Königliche Eisenbahn - Direction zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (1822)

Vom **1. October d. J.** ab finden die im II. Theile des **Oesterreichisch-Rheinländisch-Westfälischen Verbandstarifes** v. 20. Octbr. 1880 und Nachträgen, sowie die im II. Theile des Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verbandstarifes vom 1. Juli 1882 für den Verkehr zwischen St. Goar einerseits und den Verbandsstationen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen (excl. derjenigen der Böhmischen Westbahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn) andererseits verzeichneten Frachtsätze für den Transport von **Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Mehl, Malz und Mahlproducten** auch im **Hannover - Magdeburg - Oesterreichischen** und **Hannover - Magdeburg-Ungarischen** Verbande für die Station **St. Goarshausen** des Königlich Preussischen Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. Anwendung. Dresden, am 22. September 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1823)

Die Station Recklinghausen wird vom 1. October cr. ab mit directen Frachtsätzen in den Ausnahme-Tarif vom 1. Juli 1882 für die Beförderung von Steinkohlen in Sendungen von mindestens 100000 kg nach Eschweiler, Eschweiler-Aue, Rothe Erde und Stolberg aufgenommen. Das Nähere ist bei den Güter-Expeditionen der genannten Stationen zu erfahren. Köln, den 22. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1824)

Saarkohlenverkehr nach der Westschweiz. (Tarif No. 14.) Die Schweizerische Centralbahn hat die Kündigung der zur Zeit bestehenden Sätze des Saarkohlen-Ausnahmetarifs No. 14 für Aarau und Luzern, sowie für die Stationen der Jura-Bern-Luzern und Aargauischen Südbahn vorläufig zurückgezogen, weshalb diese Sätze bis auf Weiteres Gültigkeit behalten.

Wir bringen dieses unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 14. August cr. zur Kenntniss. Köln, den 22. September 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1825)

2. Verkehrs-Störungen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Auf unserem Bahnhofe Mannheim ist der Verkehr am Rheinvorland infolge Ueberschwemmung seit 22. September bis auf Weiteres unterbrochen. Karlsruhe, den 23. September 1882. Generaldirection.

3. Ausloosungen.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass die XIV. Verloosung von Actien und Prioritätsobligationen der Kronprinz Rudolfbahn am 1. October 1882, um 11 Uhr Vormittags, im Administrationsgebäude der K. K. Direction für Staatseisenbahn - Betrieb in Wien (Fünfhaus, Schönbrunnerstrasse No. 6) in Gegenwart zweier K. K. Notare stattfinden wird.

Es werden hierbei gezogen:

St. 10 Actien und St. 371 Prioritätsobligationen der Strecken St. Valentin-Steyer und St. Michael-Villach;

St. 10 Actien und St. 304 Prioritätsobligationen der Strecken Steyer - Weyer, Rottenmann-St. Michael, Launsdorf-Mösel, St. Veit (Glandorf)-Klagenfurt;

St. 1 Actie und St. 24 Prioritätsobligationen der Strecke St. Michael-Leoben;

St. 5 Actien und St. 55 Prioritätsobligationen der Strecke Tarvis-Laibach;

St. 7 Actien und St. 91 Prioritätsobligationen der Strecke Weyer-Rottenmann;

St. 4 Actien und St. 51 Prioritätsobligationen der Strecke Kleinreifling-Amstetten;

St. 9 Prioritätsobligationen der Strecke Hieflau-Eisenerz;

St. 2 Actien und St. 18 Prioritätsobligationen der Strecke Villach-Tarvis;

St. 98 Gold - Prioritätsobligationen der Strecke Steinach-Schärding (Salzkammergutbahn).

Wien, am 15. September 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt) (368)

4. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die auf dem Bahnhofe Pasewalk angesammelten, ausrangirten alten Oberbau- und Bau-Materialien als Schienen, Herzstücke, Kleineisenzeug etc. sollen im Wege des Meistgebots zum Verkauf gestellt werden.

Kauflustige wollen ihre versiegelten und mit der Aufschrift: Offerte zum Ankauf alter Materialien, versehenen Offerten frankirt bis zum Freitag, den 20. October cr., Vormittags 11 Uhr an uns einreichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Reflectanten erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Bureau hier von Vormittags 9 bis 1 Uhr, ferner in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers, im Bureau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offerten-Formular auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien mit 30 ₰ von unserem Bureau-Vorsteher Hintz hier, Lindenstrasse 19, 1 Tr. in Empfang genommen werden. Stettin, den 19. September 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Stettin-Stralsund. (371 J)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung beziehungsweise Unterhaltung der Winterbekleidungsstücke für die Fahrbeamten bestehend in Pelzen, Pelzmützen, Gamaschen, Filzstiefeln, Mänteln und Düffel-Paletots soll für die Zeit vom 1. April 1883 bis 1. April 1888 im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind bis zu dem auf Mittwoch, den 18. October d. J., Vormittags 10 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Bureau im hiesigen Central-Verwaltungs-Gebäude einzureichen.

Die Submissions-Bedingungen etc. liegen daselbst zur Einsicht aus und werden gegen Zahlung von 50 ₰ pro Exemplar verabfolgt.

Die Zusendung an auswärtige Submittenten erfolgt unfrankirt, falls das erforderliche Porto nicht mit den Copialien-Gebühren eingesandt wird. Breslau, den 22. September 1882. Materialien-Bureau der Königlichen Direction. (372)

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Submission von alten Werkstattsmaterialien. Die in den Hauptwerkstätten Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam und Berlin angesammelten alten Werkstattsmaterialien, als Kupfer, Eisen, Stahl, Weichenschienen, Roth- und Weissguss, Messing, Zink, Tuch, Plüsch, Glas etc. sollen im Wege öffentlicher Licitation verkauft werden.

Die Bedingungen und Bestandsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau, Fürstenwallstr. 10, hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von dem genannten Büreau gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf alte Werkstattsmaterialien" versehen, frankirt und verschlossen, bis spätestens zum Submissionstermin am 7. October cr., Vormittags 10 Uhr, an das Materialienbüreau einzureichen. Magdeburg, den 18. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (366)

Submission von Siederohren. Die für die Werkstätten des diesseitigen Directionsbezirks im laufenden Etatsjahre noch erforderlichen ca. 4500 Stück Siederohre sollen im Wege öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen etc. liegen im diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse No. 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: Submission von Siederohren bis zum Termin am 10. October d. J., Vormittags 11 Uhr, an das obenbezeichnete Bureau einzusenden. Magdeburg, den 23. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (369)

Königliche Eisenbahn-Direction Berlin. Königliches Betriebsamt Berlin-Dresden. Submission. Die Lieferung und Aufstellung einer Strassenfahrbahn für die Niederwarthaer Elbbrücke aus Zores-Eisen im ungefähren Gewichte von 79200 kg soll unter Vorbehalt des Zuschlags verdungen werden.

Submissionsunterlagen und Zeichnungen sind auf dem Bureau der Bau-Inspection Dresden, Berliner Güterbahnhof in Dresden-Friedrichstadt, einzusehen, oder auch gegen Einsendung von 1 ℳ zu beziehen.

Offerten mit entsprechender Aufschrift sind bis zum 10. October d. J., Vormittags 11 Uhr, daselbst abzugeben und werden dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet. Dresden, am 20. September 1882. Bau-Inspection Dresden. (367 J)

5. Fahrplan.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 15. October 1882. Der Fahrplan vom 1. Juni 1882 bleibt auch für das Winterhalbjahr 1882/83 in Kraft. (370 J)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Einladung zum Abonnement
auf die

„Neue Börsenzeitung".

(Zwölfter Jahrgang.)

Der nahe bevorstehende Beginn eines neuen Quartals giebt uns Veranlassung, das Publikum der Privatkapitalisten auf diejenige Zeitung aufmerksam zu machen, welche, lediglich im Interesse des Privatkapitals vor mehr als einem Jahrzehnt gegründet, sich in diesem Zeitraum Rentiers und sonstigen Privatpersonen, die Geldanlage sicher und einträglich zu bewirken wünschen, als treuer Berather und Führer bewährt hat.

Die Redaction der „Neuen Börsenzeitung" steht jedem Abonnenten zu Diensten, der über Sicherheit und Rentabilität eines Papiers, er mag es bereits besitzen oder erst erwerben wollen, Auskunft wünscht. Der Abonnent hat nur nöthig, seine Wünsche, sei es persönlich im Hause des Redacteurs, sei es brieflich an dessen Adresse, auszusprechen, und er erhält sofort die Auskunft durch die Zeitung unter der vorgeschriebenen Chiffre oder im besonderen Briefe. Bezahlung wird für diese Dienstleistung nicht beansprucht.

Der Abonnent der „Neuen Börsenzeitung" erhält für den vierteljährlichen Abonnementspreis von nur 5 Mark eine wochentäglich sofort nach der Börse erscheinende Zeitung, welche enthält:

1. sämmtliche hier eingehende politische, finanzielle und commercielle Telegramme;
2. einen politischen Theil, ausgezeichnet durch die Vollständigkeit, Präcision und Schnelligkeit seiner Nachrichten;
3. ein Feuilleton, das in raschem und aufmerksamen Dienst aus allen Gebieten des menschlichen Lebens eine Fülle interessanter Tagesneuigkeiten und Erörterungen bringt, das die Leser befriedigt, ohne den guten Geschmack und die gute Sitte zu kränken:
4. einen Courszettel, dessen verschiedene Colonnen ausser den Coursnotirungen des laufenden zugleich den zum Zweck der Vergleichung wiederholten Cours des vergangenen Tages angeben; ausserdem alle für den Effectenbesitzer wissenswerthen Angaben, die Zinstermine, die Dividenden der letzten Jahre, die Angabe der sogen. Börsenzinsen, die Nominalbeträge der einzelnen Appoints, die Zahl und Zeitangaben der stattfindenden Verloosungen etc.;
5. die officielle, bei der Reichsbank eingeführte, von der Redaction des „Reichs- und Staatsanzeigers" bearbeitete Verloosungsliste allwöchentlich;
6. die rascheste Mittheilung aller amtlich festgestellten Eisenbahn - Einnahmen, Geschäftsberichte der Actiengesellschaften, Festsetzung der Dividenden, der etwa ausgeschriebenen Einzahlungen, kurz Alles, was der Besitzer von Effecten und Derjenige, der solche zu erwerben beabsichtigt, wissen muss, um sich vor Nachtheil zu bewahren.

Die „Neue Börsenzeitung" vereinigt somit in sich alle diejenigen Eigenschaften, die bei einem zur Führung auf dem Gebiete der Börse geschaffenen Organe vorausgesetzt werden müssen: die Redaction ist gewissenhaft, unparteiisch, unabhängig und sachkundig, — ihr darf der Capitalist sich vertrauensvoll zuwenden.

☞ Neu hinzutretende Abonnenten erhalten nach Einsendung ihrer Abonnementsquittung pro IV. Quartal 1882 die Zeitung bis zum 1. October gratis und postfrei. ☜

Expedition der „Neuen Börsenzeitung",
Berlin SW., Dessauerstr. 35.

Abonnements-Einladung
auf das volkswirthschaftliche Wochenblatt

„Der Oesterreichische Oekonomist"

(XV. Jahrgang).

Schon bisher hat diese Wochenschrift alle grossen wirthschaftlichen Fragen in den Kreis der Erörterung gezogen, dabei aber natürlich die ökonomischen Interessen Oesterreich-Ungarns in erster Reihe berücksichtigt. Artikel von bleibendem Werthe aus der Feder gewiegter Fachmänner haben unserem Blatte den Charakter eines wirklichen volkswirthschaftlichen Fachblattes gegeben, welches durch seinen freisinnigen und objectiven Standpunkt von Jahr zu Jahr mehr Anhänger gewann. Wir werden auf diesem Wege fortfahren und können anzeigen, dass es uns gelungen ist, neuerlich eine Reihe hervorragender Schriftsteller zu gewinnen, von denen wir werthvolle Beiträge zu erwarten haben. Ausserdem haben wir uns entschlossen, ohne dem bisherigen Charakter des Blattes Abbruch zu thun, eine Bereicherung des Inhaltes auch nach der Richtung hin eintreten zu lassen, dass wir nunmehr den Vorgängen auf den geschäftlichen Gebieten mehr Beachtung als bisher schenken.

Wir laden nun hiermit zum Abonnement ein und ersuchen, die Bestellungen rechtzeitig vorzunehmen, damit die Zusendung des Blattes keine Unterbrechung erfahre und neu eintretenden Abonnenten alle Nummern geliefert werden können.

Pränumerationspreis mit Francozusendung Ganzjährig:

Für das Inland	fl. 6
„ Deutschland	Mark 14
„ Frankreich und die Schweiz	Frcs. 20
„ England	Shill. 16

Man pränumerirt bei der gefertigten Administration, bei allen Postämtern, Buchhandlungen und Annoncenbureaux.

Die Administration
des „Oesterreichischen Oekonomist",
Wien, IV., Hauptstrasse No. 51.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 76. **Zeitung des Vereins** 1882.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: **Dr. jur. W. Koch,** Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. October 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Betriebsresultate der Norwegischen Bahnen im Jahre 1880.

Die offizielle Norwegische Eisenbahnstatistik pro 1879/80 enthält am Schluss in einem Anhang die nachstehende tabellarische Uebersicht der Betriebsresultate pro 1880 der Norwegischen Bahnen, zusammengestellt mit den wichtigsten Schwedischen und Dänischen Bahnen.

Betriebs-Resultate pro 1880	Norwegische Bahnen							Schwedische Bahnen			Dänische Bahnen	
	Smaalen-Bahn	Kongsvinger-Bahn	Röros-Bahn	Christiania-Drammen	Drammen-Randsfjord	Jaeder-Bahn	Norwegische Haupt-Bahn	Schwedische Staatsbahnen	Bergslagerna-Bahn	Dalsland-Bahn	Seeländische Bahn	Jütisch-Fühnensche Bahn
Länge in Kilometer	170	115	432	53	143	76	68	1952	486,4	69	387	855
Mittlere Betriebslänge . . . km	168	122	434	53	143	76	68	1941,3	486,4	69	384	855
Spurweite in Meter	1,435	1,435	1,067	1,067	1,067	1,067	1,435	1,435	1,435	1,435	1,435	1,435
Anlagecapital pro Kilometer Frcs.	179850	105929	65836	150114	75954	94379	204914	136286	119468	93298	163046	114900
Zahl der Locomotiven	15	12	21	10	13	4	16	288	30	5	58	113
„ „ Personenwagen	60	33	73	72	52	29	44	701	70	15	303	246
„ „ Lastwagen	373	372	343	170	412	42	450	7288	900	110	878	1551
„ „ Postwagen	5	3	6	—	1	—	—	45	—	—	15	27
Tragfähigkeit der Lastwagen . . t	3329	2668	2060	968	2326	199	3286	62550	9435	1111	7181	11175
desgl. pro Kilometer Betriebslänge	19,6	23,3	4,8	18,3	16,2	2,6	48,5	32,2	19,4	16,1	18,6	13,1
Locomotivkilometer pro Locomotive	22093	23099	25462	30665	23479	19756	20535	21406	27215	19793	23553	24887
Zugkilom. pro Kilom. Betriebslänge	2297	2161	1179	4234	1787	1506	3805	3176	1679	1434	3501	3135
Zahl der Passagiere	374202	99585	204703	440144	203737	119157	252477	3204830	218998	38564	3203382	2660392
Personenkilometer in Sa.	11603363	4254041	9076366	9161315	5721876	2936280	7891108	154970096	10080640	1171985	91831198	83948584
desgl. pro Kilometer Betriebslänge	85319	34869	20913	172855	40013	38635	116046	79828	20725	16868	239144	98185
desgl. pro Passagier	31	43	44	21	28	25	31	48	46	30	29	32
Gütertonnen in Sa.	44362	166704	77307	76313	118127	7792	311401	1827812	317823	40954	483206	444679
Gütertonnenkilometer	3305386	13658202	6404799	2741403	5856783	323781	10148416	199505957	34286341	1496470	24322876	33599130
desgl. pro Kilometer Betriebslänge	24304	111952	14758	51725	40957	4260	149241	102769	70490	21688	63341	39297
Mittlere Transportweite . . . km	57	78	78	34	48	34	31	109	108	37	50	76
Einnahme in Sa. . . . . . Frcs.	849592	924982	1040887	746961	760938	144404	1509642	22921100	2840882	181009	7199567	7422238
desgl. pro Kilometer Betriebslänge	5057	7582	2398	14094	5321	1900	22201	11807	5841	2623	18749	8681
desgl. pro Personenkilometer	0,041	0,052	0,051	0,046	0,044	0,037	0,047	0,060	0,065	0,054	0,046	0,042
desgl. pro Tonnenkilometer	0,074	0,050	0,081	0,097	0,081	0,112	0,106	0,063	0,060	0,069	0,093	0,074
Ausgabe in Sa. . . . . . . Frcs.	628483	692635	1095122	503276	647524	158492	843075	13876655	984885	178293	3320144	5803745
desgl. pro Kilometer Betriebslänge	3741	5677	2523	9496	4528	2085	12398	7148	2025	2584	8646	6788
desgl. in Procenten der Einnahme	74,0	74,9	105,2	67,4	85,1	109,8	55,8	60,5	34,7	98,5	46,1	78,2
Ueberschuss in Sa. . . . . Frcs.	221109	232347	—54235	243685	113414	—14088	666567	9044445	1855997	2716	3879423	1618493
desgl. pro Kilometer Betriebslänge	1316	1905	— 125	4598	793	— 185	9803	4659	3816	39	10103	1893
desgl. in Proc. des Anlagecapitals	0,72	1,72	—	2,95	1,07	—	4,93	3,42	3,20	0,04	6,20	1,65

Zum Vergleich möge hier noch angeführt werden, wie sich die wichtigsten Verhältnisszahlen, welche in vorstehender Tabelle vorkommen, pro 1880 im Durchschnitt für die sämmtlichen Deutschen und für die sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Vereinsbahnen herausgestellt haben.

Betriebsresultate pro 1880	Deutsche Bahnen	Oesterr.-Ungarische Bahnen
Anlagecapital pro Kilometer	266 256 M.	277 035 M.
Nutzkilometer pro Locomotive	19 191	19 866
Tragfähigkeit der Lastwagen pro Kilom.	62,73	44,41
Personenkilometer pro Kilometer . .	195 431	107 911
Tonnenkilometer pro Kilometer . . .	387 591	280 078
Einnahme pro Kilometer	25 219 M.	22 786 M.
„ pro Personenkilometer . .	3,520 Pf.	4,531 Pf.
„ „ Tonnenkilometer . . .	4,414 „	6,132 „
Ausgabe pro Kilometer	13 322 M.	11 308 M.

Ein Vergleich dieser Zusammenstellung mit der vorstehenden Tabelle zeigt Folgendes:

Das Anlagecapital der theuersten Norwegischen Bahn, der sogenannten Hauptbahn (Christiania-Eidsvold), beträgt pro Kilometer nur etwa 3/5 vom durchschnittlichen Anlagecapital der Deutschen und der Oesterreichisch-Ungarischen Vereinsbahnen. Die schmalspurigen Norwegischen Bahnen sind wesentlich billiger als die normalspurigen. Die theuerste unter den schmalspurigen (Christiania-Drammen) kostete pro Bahnkilometer etwa ¾ soviel wie die Norwegische Hauptbahn.

Die Durchschnittsleistung der Locomotiven an Nutzkilometern war auf den Norwegischen ebenso wie auf den Schwedischen und Dänischen Bahnen erheblich grösser als auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, wobei aber zu berücksichtigen ist, dass auf den letzteren die Locomotiven weit mehr als auf den Skandinavischen Bahnen zum Rangirdienst benutzt werden.

Die Zahl der Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge war unter den Skandinavischen Bahnen am grössten auf der Seeländischen Bahn, darauf folgte die schmalspurige Bahn Christiania-Drammen, welche in dieser Beziehung eine bemerkenswerthe Leistungsfähigkeit zeigt und die durchschnittliche Personenfrequenz der Deutschen und der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen erheblich übertrifft.

Die Zahl der Güter-Tonnenkilometer pro Kilometer Betriebslänge war unter den Skandinavischen Bahnen am grössten auf der Norwegischen Hauptbahn, aber auch auf dieser Bahn noch nicht einmal halb so gross wie im Durchschnitt auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Vereinsbahnen. Unter den Norwegischen Bahnen steht die Kongsvinger-Bahn hinsichtlich der Güterfrequenz der Hauptbahn am nächsten. Unter den schmalspurigen Norwegischen Bahnen hat die Bahn Christiania-Drammen neben ihrem bedeutenden Personenverkehr auch einen verhältnissmässig erheblichen Güterverkehr.

Die Tragfähigkeit der Lastwagen pro Kilometer Betriebslänge muss der Stärke des Güterverkehrs einigermassen entsprechen und ist daher auf der Norwegischen Hauptbahn noch erheblich geringer als im Durchschnitt auf den Deutschen Bahnen, aber auffallender Weise noch etwas grösser als im Durchschnitt auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, obgleich die letzteren einen fast doppelt so starken Güterverkehr pro Kilometer Betriebslänge haben.

Die Betriebs-Einnahme pro Kilometer Betriebslänge war unter den Skandinavischen Bahnen am grössten auf der Norwegischen Hauptbahn, welche in dieser Beziehung nur um etwa ¼ hinter der durchschnittlichen Einnahme auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zurückbleibt. Die Bahn Christiania-Drammen hat eine Betriebseinnahme pro Kilometer, welche fast ⅔ der bezüglichen Einnahme der Norwegischen Hauptbahn ausmacht und die durchschnittliche kilometrische Einnahme der Schwedischen Staatsbahnen erheblich übersteigt.

Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr pro Personenkilometer war auf den meisten Norwegischen, ebenso wie auf den Jütisch-Fühnenschen Bahnen, verhältnissmässig niedrig, nämlich im Durchschnitt etwa so hoch wie auf den Deutschen, und erheblich niedriger als auf den Schwedischen und den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen.

Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehr pro Tonnenkilometer war unter den Skandinavischen Bahnen am grössten auf der Jaeder-Bahn und der Norwegischen Hauptbahn, am niedrigsten auf der Kongsvinger-Bahn, im Durchschnitt etwa 1⅓ Mal so hoch wie auf den Deutschen, und ein wenig höher als auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen.

Die Betriebsausgabe pro Kilometer Betriebslänge war, der Frequenz entsprechend, am grössten auf der Norwegischen Hauptbahn, und zwar um etwa ⅙ geringer als die durchschnittlichen kilometrischen Betriebskosten der Deutschen, um etwa 1/8 geringer als auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen. Die schmalspurigen Bahnen hatten verhältnissmässig hohe Betriebsausgaben. Die frequenteste unter denselben, Christiania-Drammen, hatte eine höhere kilometrische Ausgabe als die Seeländische Bahn, obgleich die letztere einen erheblich grösseren kilometrischen Personen- und Güterverkehr hat. H. T.

Vereinsnachrichten.

Aufnahme der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn in den Verein. Der beantragten Aufnahme der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn in den Verein (siehe No. 57 S. 763 d. Ztg.) ist von keiner Seite widersprochen worden.

Nachdem die Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft bereits die Erklärung abgegeben hatte, für den Fall der Aufnahme in den Verein, sich allen bestehenden und den weiter ergehenden Vereinsbeschlüssen unterwerfen zu wollen, erklärte die geschäftsführende Direction des Vereins mittelst Circularschreibens vom 18. September cr., auf Grund des Vereinsstatuts die beantragte Aufnahme der genannten Direction in den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen für perfect.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 25. September 1882. (Iron und Steel. Rudolfsbahn-Verlängerung. Mehlimport. Prag-Dux. Debrecziner Memorandum. Staatsbahn-Vertrag. Zwei Localbahnen. Couponsprocesse und Reichsbank - Directorium. Wagenmangel. Milch - Tarifenquête. Südbahn-Hochwässer. Börsenbericht.)

Das Londoner Iron und Steel-Institute, welches seine diesjährige Herbstversammlung hier abhielt, hat auch über die Oesterreichisch-Ungarischen Bahntarife Manches zu hören bekommen. Deren Höhe wurde in einem Vortrage des Leobener Professors Tunner mit als Grund bezeichnet, warum trotz der Vorzüglichkeit des Steyerischen und Kärnthnerischen, fügen wir hinzu, auch des Oberungarischen Eisens, dasselbe schwer mit dem ausländischen bezüglich des Absatzes und der Wohlfeilheit concurriren kann. Die Gewerke sind auf das immer theurer werdende Brennholz als Feuerungsmaterial angewiesen, nachdem die Ausfuhr der in Mähren und Ungarn gewonnenen Coaks durch die irrationelle Bahntarifirung sehr beschränkt ist. Die hohe Lage der Gebirgsländer, welche sich mit der Eisenerzeugung befassen, vertheuert allerdings auch den Frachtentransport. Die Unwirthlichkeit und Sterilität dieser Gegenden vertheuert den Tagelohn und die Lebensmittel. Die enormen Steuern belasten die Eisenfabrikation mehr als in den Nachbarstaaten; die seit Jahrhunderten in den Alpenländern betriebene Eisenindustrie erschwert auch den Besitzwechsel und ist die Ursache der exorbitanten Bodenpreise daselbst. Vollends entbehrt diese Industrie des Schutzes gegen England und Deutschland; sie wurde nicht so sehr durch dessen geringes Mass, als durch die von den Zollvorschriften gestatteten Ausnahmen in den letzten 10 Jahren geschädigt. Dessenungeachtet sei der Fortschritt unverkennbar. Einen äusserst interessanten Vortrag hielt der Königlich Ungarische Ministerialrath Kerply hierauf über das Ungarische Hüttenwesen, in welchem ebenfalls über die Bahntarife geklagt wurde.

Die Verlängerung der Rudolfsbahn bis Triest ist vom Kaiser während seines Besuches bei der dortigen Ausstellung decretirt worden. Dem „F. B." zufolge soll nämlich die Gesetzesvorlage über den Bau der Staatsbahnlinie von Triest nach Herpelye rasch der verfassungsmässigen Behandlung und Erledigung zugeführt werden. Durch die genannte Strecke wird die Differenz von 12 km, welche gegenwärtig zu Gunsten des Fiumaner Verkehrs besteht, wieder ausgeglichen. Da sich die Südbahn-Gesellschaft so wie so mit der Oesterreichischen Regierung bezüglich der Tarife verständigt hat, so wird im Zusammenhange damit durch die Strecke Triest-Herpelye indirect eine zweite Schienenstrasse nach Triest hergestellt, weil auf Grund eines Peagevertrages dann die Strecke Divazza-Laibach gemeinschaftlich benützt werden wird. Es ist somit die Herstellung der obengenannten Flügelbahn keineswegs als Versuch einer Concurrenz mit der Südbahn, sondern vielmehr als Ergebniss der Verständigung mit derselben anzusehen. Die Versionen bezüglich der Predil- gegenüber der Laak-Linie entbehren jeden Grundes, da keine derselben in Combination gezogen wird.

Infolge des Mehlimportes aus Deutschland, insbesondere nach Böhmen, Mähren und Schlesien hat das Oesterreichische Handelsministerium an die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen neuerlich einen Erlass gerichtet. „Abgesehen von der Abhilfe, die von Seite des Staates durch den Einfuhrzoll für Mehl und sonstige Mahlproducte getroffen wurde, abgesehen ferner von mehreren anderen Momenten, wie Steuerfragen, ungünstige Productionsverhältnisse gegenüber den ausländischen Mühlen, könne den Oesterreichischen Mühlen nur durch erleichterte Zufuhr von Getreide und durch günstigere tarifarische Behandlung von Mehl, insbesondere in den Grenzbezirken, die

erforderliche Unterstützung zugewendet werden. Seitens mehrerer Bahnen sei in dieser Hinsicht schon Erspriessliches gethan worden, es könne aber noch Vieles geschehen, daher eine eingehende Berathung dieses Gegenstandes schon jetzt dringend geboten sei, trotzdem derselbe voraussichtlich in der Tarifenquête zur Sprache gelangen werde. Es müssten nur dann auch die in der Enquête zu Tage tretenden Wünsche berücksichtigt werden."

Die Prag-Duxer Eisenbahn betreffend ist zwischen deren Delegirten und der Regierung folgendes noch der Genehmigung ihres Verwaltungsrathes und des Ministerrathes vorbehaltenes Uebereinkommen zum Abschlusse gelangt. Die Regierung ertheilt die Concession für die Linie Klostergrab-Mulde. Dagegen behält sie sich das Recht vor, ein Jahr nach Collaudirung dieser Linie und zwar vom Jahre 1885 angefangen den Betrieb der gesammten Prag-Duxer Bahn zu übernehmen. Sie hat in diesem Falle der Gesellschaft eine Rente zu garantiren, welche gleich ist dem Durchschnitte der Reineinnahmen der vorhergehenden zwei Jahre mehr einem procentualen Zuschlage, über dessen Höhe bisher die Einigung nicht erzielt werden konnte. Drei Jahre nach Eröffnung der neuconcessionirten Linie ist die Staatsverwaltung berechtigt, das Eigenthum der Bahn gegen eine der Gesellschaft zu gewährende Rente zu erwerben. Die Rente wird nach dem Durchschnitte der Reineinnahmen der sieben Jahre, welche dem Kaufe vorausgehen, berechnet, unter Ausscheidung des günstigsten und des ungünstigsten Jahres. Jedoch darf die zu gewährende Rente in keinem Falle geringer sein als 1 410 000 fl., durch welche Summe die volle Verzinsung der Prioritäten und Prioritätsactien gesichert ist, während für die Stammactien ein zweiprocentiges Erträgniss erübrigt.

Die Debrecziner Handels- und Gewerbekammer hat ein Memorandum an die Regierung ausgearbeitet, dem wir nachstehende Stellen entnehmen: Anfangs der siebziger Jahre tauchte das Project des Ausbaues einer die Städte Miskolcz, Debreczin und Grosswardein in gerader Richtung verbindenden Bahn auf und wurde deren Richtung den damaligen Verhältnissen entsprechend derart festgestellt, dass die erwähnten Städte auch ohne Befriedigung der directen und speciellen Verkehrsinteressen der Umgebung in einer möglichst geraden Richtung ohne jede Abweichung von der Hauptrichtung mit einander verbunden werden. Damals war aber beim Bau dieser Bahn beinahe ausschliesslich das Interesse des Transitverkehrs massgebend und dabei auch noch Aussicht vorhanden, dass der Staat den Bau ausführen oder mindestens durch Zinsengarantie unterstützen werde. Heute ist es aber anders. Die bei den mit verhältnissmässig geringen Kosten gebauten und dennoch den Anforderungen vollkommen entsprechenden Secundärbahnen gemachten Erfahrungen haben auch bezüglich dieser Bahn jene Richtung vorgezeichnet, welche verfolgt werden muss, und haben zugleich auch die Möglichkeit dessen bewiesen, dass ein Bahnunternehmen unter schwierigen Verhältnissen, ohne staatliche Unterstützung, einzig mit Inanspruchnahme der eigenen Kraft der interessirten Gegend zweckmässig zu Stande kommen kann. Das eclatanteste Beispiel hierfür ist das von der Köröstbaler Bahn erzielte Resultat, bei welcher der Natur der Secundärbahnen entsprechend nicht der Verkehr der Gemeinden den Anschluss suchte, sondern umgekehrt, die Richtung der Linie diesem und der Terrainformation angepasst wurde. Als ein grosser Fehler unserer vorhandenen Eisenbahn-Hauptlinien und als ein Haupthinderniss ihrer grösseren Ertragsfähigkeit wird in der Regel hingestellt, dass auch dort, wo gepflasterte Landstrassen vorhanden sind, diese zumeist nicht zu den Bahnen führen, sondern parallel zu denselben laufen und dass die Hauptbahnen über keine Sammelbahnen verfügen; so sind die projectirten Linien Debreczin-Nánás und Debreczin-Ermellék, welche in ihrem grössten Theile durch eine Gegend führen, wo das Volk die gepflasterten Landstrassen kaum dem Namen nach kennt und wo die Herstellung solcher gar nicht weniger kosten würde, als der Ausbau dieser Eisenbahnen und die noch dabei die Linie einer Hauptbahn beinahe in einem rechten Winkel durchschneiden würden, — gewiss dazu berufen, auch in dieser Richtung eine wohlthätige Wirkung auszuüben und einem allgemein gefühlten Bedürfnisse zu entsprechen. Wenn die gelegenheitlich des Ausbaues der Arad-Körösthaler und anderer Vicinalbahnen betonte Ansicht richtig ist, — und sie muss es sein, weil handgreifliche Erfolge für sie sprechen, — dass eine solche Secundärlinie, ohne Staatshilfe, lediglich mit Inanspruchnahme der eigenen Kraft der Interessenten zweckmässig nur dann zu Stande kommen kann, wenn sie durch eine genügend volkreiche, für Industrie und Production befähigte Gegend führt, für welche durch die Stationen längs der Bahn auch ein Handelsplatz geschaffen und damit ein grosser Theil des Verkehrs einer ganzen Gegend unmittelbar umfasst werden kann, dann sind die günstigen Vorbedingungen der Herstellbarkeit dieser beiden Linien in vollem Masse gegeben.

Zwischen den Vertretern der Oesterreichischen Regierung und der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft sind die Verhandlungen wegen der Genehmigung der Modification der Statuten der Staatsbahn neuerlich aufgenommen worden. Die Oesterreichische Regierung, schreibt der offiziöse „Nemset", wird wahrscheinlich an die Genehmigung der modificirten Statuten keine unerfüllbaren Forderungen knüpfen, weil sie die Ueberzeugung gewinnen konnte, dass die Verweigerung der Genehmigung der Statuten zwar vor der Hand die Zweitheilung des Verwaltungsraths unmöglich machen würde, den unveränderten Vollzug der übrigen nicht wesentlichen Bestimmungen aber, welche in dem zwischen der Ungarischen Regierung und der Staatseisenbahn-Direction zu Stande gekommenen Vertrage enthalten sind, und es auch nicht hindern könnte, dass die Französischen Actionäre der Oesterreichischen Staatseisenbahn später mit Umgehung der Oesterreichischen Ingerenz solche Beschlüsse fassen, welche für Oesterreich viel unbequemer wären.

Für die Localbahn Wittmannsdorf-Ebenfurt, 17 km lang, zur Verbindung des westlichen Staatsbahnnetzes mit der Raab-Oedenburger Bahn wurde dem P. E. Ritter v. Schöller die Concession publicirt. (Es ist dies dieselbe Bahn, welche [vide No. 66 d. Ztg.] so viele Anfechtungen zu erfahren hatte.) Der Betrieb dieser bis längstens 15. Februar 1884 dem Verkehre zu übergebenden Localbahn ist während der ganzen Concessionsdauer durch die Staatsverwaltung zu führen und sind die diesbezüglichen Kosten derart zu vergüten, dass die Anrechnung einer Quote für die Kosten der Centralleitung insolange entfällt, als die Betriebsergebnisse nicht ein 5 pCt. Reinerträgniss des festzustellenden Nominal-Anlagecapitals nachweisen. Die Feststellung der Tarife bleibt dem Ermessen der Staatsverwaltung anheimgegeben und sind auch Bestimmungen rücksichtlich der Concurrenzroute via Wien getroffen. Für die Localbahn von Bisenz (Station der Ferdinands-Nordbahn) nach Gaya, 17 km lang, wurde die dem Baron Lazzarini verliehene Concession publicirt. Der Bau ist sofort in Angriff zu nehmen und bis längstens 13. Februar 1884 zu vollenden. Bezüglich des Anschluss- und Uebergangsdienstes sind mit den Anschlussbahnen (auch rücksichtlich vorerwähnter Concession) Vereinbarungen zu treffen, welche dann noch der Regierung zur Genehmigung vorzulegen sind. Für jede der genannten neu concessionirten Localbahnlinien sind eigene Fahrbetriebsmittel anzuschaffen und sind denselben alle im Localbahngesetze vorgesehenen Erleichterungen gewährt.

Einige von der Oesterreichischen Regierung zur Einlösung des Actiencoupons der Elisabethbahn nach Frankfurt gesendeten Geldbeträge wurden wegen der bekannten Währungsprocesse dieser Bahn gerichtlich mit Beschlag belegt und die dagegen überreichte Beschwerde mit der Motivirung zurückgewiesen, dass die in den Staatsbetrieb übergegangene Elisabethbahn noch immer als Privatgeschäft zu betrachten sei, daher auch die Geldbeträge, welche die Staatsverwaltung für diese Gesellschaft einnehme und an deren Mitgliedern ausgebe, nicht als Staatsgelder anzusehen seien. Nachdem wieder Waggons dieser Bahn, trotz oder vielmehr wegen ihrer Bezeichnung „St. E. B." als Wagen der nur in den Betrieb, nicht aber in das Eigenthum des Oesterreichischen Staates übergegangenen Elisabethbahn mit Beschlag belegt worden, so wurde von der Direction für den Staatseisenbahnbetrieb die diplomatische Intervention der Oesterreichischen Regierung in Anspruch genommen, deren Erfolg nun abzuwarten ist.

Ein neuer Beitrag zur Couponfrage wurde inzwischen vom „C.-B. f. E." in einem jüngsten Bescheide des Deutschen Reichsbank-Directoriums mitgetheilt, wonach die Bankfilialen das Recht haben, die Noten sowohl in Reichsgoldmünzen als in Silberthalern einzulösen, obzwar die Noten die Goldwährung geniessen. Das genannte Blatt knüpft daran folgende Bemerkung: Für die Deutsche Bank also steht das Recht der Wahl zwischen Gold- und Silberwährung offen. Die Silberthaler sind aber nach dem Münzvertrage vom 21. Februar 1857 in absolut gleichem Fuss und mit absolut gleicher Währung mit dem Gulden, im Verhältniss von 3 zu 5 geprägt, und unter der Geltung dieses internationalen Vertrages sind die Eisenbahn-Prioritäts-Anlehen zu Stande gekommen. Wenn also ein Verfrachter in Deutschen Banknoten an eine Oesterreichische Bahn zahlt und die letztere die ihr in Gold verrechneten Noten bei der Deutschen Bank in Berlin präsentirt, so bekommt sie die Einlösung in Silber, genau nach dem Vertrage vom Jahre 1857. Wenn sie aber mit demselben Silber ihre Coupons zahlen will, sowird sie von der Deutschen Rechtspflege verurtheilt.

Der eingetretene Wagenmangel hat bereits 10 Oesterreichisch-Ungarische Bahnverwaltungen genöthigt, den Lauf ihrer Wagen auf dem Rückwege zu beschränken, nämlich: die Königlich Ungarischen Staatsbahnen, die Ungarische Westbahn, die Arad-Temesvarer Bahn, die Ungarische Nordostbahn, die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn, die Südbahn, die Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, die Aussig-Teplitzer Bahn, die Eisenbahn Pilsen-Priesen-Komotau und die Buschtěhrader Bahn. In Kürze werden die anderen Bahnen diesem Beispiele folgen, wenn nämlich die Zufuhren durch das bessere Wetter stärker werden. Die in Rede stehende Beschränkung bezieht sich auf die offenen und gedeckten Güterwagen. Sollte die Wagennoth nicht behoben werden können, so dürften seitens der Bahnverwaltungen noch andere Massnahmen zur Anwendung gelangen. Zunächst wird man die Auf- und Abladefristen zu verkürzen genöthigt sein. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat diese Wagenbeschränkung nur gegen-

über denjenigen Bahnen eingeführt, welche direct die Initiative ergriffen haben.

Ueber die Tarife für Milch und leer zurückgehende Milchgefässe hat das Comité der Tarif-Enquête eine Reihe von Anträgen gestellt, welche ausser den in allen ihren Berichten stereotyp wiederkehrenden Forderungen der Einheitlichkeit und Gleichförmigkeit der Tarifmaxima und der Nebengebühren, den Tarifsatz von 0,60 kr. pro 100 kg und 1 km für Milch wie bei den Ungarischen Staatsbahnen und von 0,41 kr. pro 100 kg und 1 km für leere retourgehende Milchgefässe (wenn nicht kostenfrei) stets aber bei Beförderung mit dem Personen- oder Eilzuge, insbesondere aber verlangt, dass ein allgemein giltiges, in möglichst einfache Sätze und Formeln zusammengedrängtes Eisenbahn-Betriebs-Reglement veröffentlicht und demselben jährlich ein alle Bahnen umfassender praktisch eingerichteter Frachtentarif angefügt werde.

Die Ueberschwemmungen auf der Südbahn haben zwar grossen Schaden angerichtet, aber keine Verkehrsunterbrechung bewirkt, indem die Frachten im Deutsch-Italienischen und Oesterreichisch-Italienischen Verkehre in Folge eines Abkommens mit der hilfreich intervenirenden Direction für den Staatseisenbahnbetrieb zu unveränderten Tarifen über die Rudolfs- und Giselabahn via Triest nach Italien geleitet werden. Die Südbahn hat hierüber eine Kundmachung erlassen und in derselben diejenigen Tarife bezeichnet, welche durch diese Verfügung getroffen werden. Die rastlosen Arbeiten zur Beseitigung der Schäden werden durch das glücklicherweise wieder eingetretene bessere Wetter unterstützt; es ist daher zu hoffen, dass der Südbahnverkehr, welcher vor dieser Katastrophe die höchste Wocheneinnahme von 978 000 fl. seit dem Bestande dieser Bahn ausgewiesen hat, sich in annähernder Höhe erhalten wird.

Der Bahneffectenmarkt war von den Hiobsposten der Hochwässer sehr verstimmt. Man übertrieb wie gewöhnlich, indem Millionen zur Wiederherstellung verschwundener Strecken nothwendig sein sollten. Durch den vehementen Rückgang der Südbahn (143,50) wurden die anderen Sorten in Mitleidenschaft gezogen. Staatsbahn (350), Nordwest (214,75) und Carl-Ludwig (320) leisteten starken Widerstand, da sie nur um ¼ bis 1 fl. wichen; Franz-Josef hielt sich constant auf 193; Elbethal (240,50) stieg sogar um ¼ fl.; dagegen musste auch Nordbahn (2765) der beunruhigten Stimmung nachgeben. In Prioritäten ist seit Wochen kein Geschäft; die Course sind nominal.

Die Oelquellen in Baku.

Seitdem der grosse Reichthum der Oelquellen in Baku bekannt geworden, hat man darauf hingearbeitet, den Kaspischen See und das Schwarze Meer mit einer Eisenbahn zu verbinden, um einen leichteren Transport nach den Märkten des südlichen Europas zu schaffen. Die Fortsetzung der Bahn Tiflis-Poti nach Batum ist daher schon lange projectirt worden, allein erst in neuerer Zeit hat man mit der Anlage begonnen, die zwischen Batum und Baku jetzt fast vollendet ist, so dass man diese Strecke im Juli dem Verkehr zu übergeben hoffte. Leider geht diese Erwartung nicht in Erfüllung, da die eiserne Brücke über den breiten Kurafluss nicht fertig geworden ist, weil ein mit den Eisentheilen beladenes Schiff Schiffbruch gelitten hat. Man hatte zwar eine provisorische hölzerne Brücke hergestellt, aber dieselbe scheint trotz des hohen Kostenpreises von 100 000 *M.* zu schwach gewesen zu sein, denn als das gewöhnlich 35 Fuss tiefe Wasser des 630 Fuss breiten Stromes im Frühjahre plötzlich stieg, wurde dieselbe hinweggerissen, so dass man vor November nicht daran denken kann, die Verbindung herzustellen. Die Oelproduction in den Quellen bei Balakhana, etwa eine halbe Deutsche Meile von Baku, ist eine ganz enorme und weit bedeutender als man sie augenblicklich auf dem Transport bewältigen kann. Das ganze Geschäft ist, von der Firma Knobel & Co. und der Baku-Oelgesellschaft abgesehen, in den Händen kleiner Capitalisten; keine einzige der Quellen wird in grösserem Massstabe bearbeitet, um allen den Nutzen aus ihnen zu ziehen, den man haben könnte. Noch vor wenigen Jahren fand der Betrieb in der primitivsten Weise statt und bei den kleinen eingeborenen Fabrikanten geschieht dies noch. Die Schachte werden mit der Hände Arbeit gegraben, das Oel auf gleiche Weise zu Tage gefördert und in Fellen nach den Raffinerien geschafft, wo es in der allereinfachsten rohesten Weise gereinigt wird. Herr Knobel, ein Schwede, war einer der ersten, welcher Dampfmaschinen aufstellte, wie man sie zum Bohren und Aufpumpen des Oels in neuerer Zeit in den Vereinigten Staaten verwendet, und war auch der Erste, welcher Röhrenleitungen anlegte, um das Oel von den Quellen nach den Raffinerien zu pumpen und von dort an Bord der eigens zu diesem Zwecke gebauten Schiffe zu führen, welche die kostbare Flüssigkeit bis in die Nähe von Astrachan befördern, wo die Dampfer mittelst Dampfpumpen in Leichter entlöscht werden, die nach Tzaritzin geschleppt werden. Vom letzteren Orte, dem Endpunkte der Bahn nach dem Norden, wird es in besonderen Waggons nach grossen Becken in Moskau, Petersburg, Kiew und anderen grösseren Städten des Reichs transportirt, von wo es in kleineren Quantitäten mit grossem Nutzen weiter verkauft wird. Dass bei der Gewinnung des Oels grosse Vermögen erworben worden sind, geht daraus hervor, dass das Land, wo Naphtha gefunden wird, in den letzten zehn Jahren auf das Tausendfachede früheren Werthes gestiegen ist. Vor etwa 35 Jahren war Baku ein unbedeutendes Dorf, welches von einigen muselmännischen Familien bewohnt wurde und ein Detachement Soldaten und ein paar Matrosen als Garnison hatte; die ganze Rhederei bestand aus fünf oder sechs kleinen einheimischen Segelfahrzeugen. Jetzt hat die Stadt 40 000 Einwohner, lange Reihen schöner und eleganter Häuser, sowie eine prachtvolle Esplanade, an welcher beständig 30 bis 40 Dampfer laden oder löschen, und doch ist die Zahl derselben noch zu klein. Die Dampfer sind, wenn sie erst auf dem Kaspischen See schwimmen, billig zu unterhalten; Feuerungsmaterial ist sehr wohlfeil, denn nicht allein die Feuerstellen der Dampfer, sondern auch die der Locomotiven und sonstigen Dampfmaschinen sind sämmtlich nach einem von Leutz erfundenen System dazu eingerichtet, den Abfall aus den Raffinerien zu verbrennen. Dieser Abfall wird mittels eines Dampfrohrs in das Feuer geleitet und giebt eine so heisse und mächtige Flamme, dass die Kessel ausserordentlich schnell Dampf entwickeln. Die Dampfschiffe haben also den grossen Vortheil, den sonst nicht verwendbaren Abfall noch zur Beförderung des Leuchtstoffs gebrauchen zu können. Der strenge Russische Winter schliesst die Schiffahrt auf der Wolga von October bis April, so dass der Transport eigentlich nur während der Sommermonate stattfinden kann. Um einen Abzug für das Oel auch während der todten Saison, wenn die Wolga geschlossen ist, zu erhalten, hat man die Vollendung der Bahn nach Batum angestrebt, obgleich es in Folge der Steilheit der auf der Wasserscheide zwischen Tiflis und dem Schwarzen Meere liegenden Steigungsflächen zweifelhaft ist, ob die Züge, so lange man nicht einen grossen Tunnel angelegt hat, mit genügender Schnelligkeit und Sicherheit hintereinander expedirt werden können, um dem Bedarf gerecht zu werden. Die Speculanten hegen zwar die Hoffnung, dass, wenn nur genügende Transportmittel nach dem Schwarzen Meere vorhanden wären, die Concurrenz Nordamerika gegenüber es dahin bringen würde, dass die Zufuhren des letzteren bis nach Marseille zurückgedrängt werden. Das ist allerdings wenig wahrscheinlich, sicher ist aber, dass, um dem Oelgeschäft eine breite gesunde Grundlage und kaufmännische Stetigkeit zu verleihen, grosse Capitalisten nothwendigerweise die Interessen der kleinen Händler aufkaufen müssen, wenn sie auch viele Vorurtheile und die Kurzsichtigkeit der einheimischen Besitzer, denen jede Neuerung ein Greuel ist, zu bekämpfen haben werden, ehe es ihnen gelingt, Verbesserungen einzuführen. Was in Baku vor allen Dingen fehlt, ist Trinkwasser, dessen Mangel sich im Sommer sehr fühlbar macht. Die Naphthagruben haben im Allgemeinen eine Tiefe von 210–490 Fuss; die Herstellung derselben berechnet sich für die ersten 210 Fuss auf etwa 20 Rubel pro Fuss. Die Raffinerien kaufen das Rohöl zu 2 Kopeken das Pud, während das gereinigte oder Kerosene-Oel zu 27—30 Kopeken verkauft wird. Leider fehlt es noch immer an guten Brennern; die im Allgemeinen verwendeten sind für Amerikanisches Oel eingerichtet, während das Russische Oel der Zuführung von mehr atmosphärischer Luft bedarf. Die Firma Knobel beabsichtigt in diesem Jahre etwa 176 000 t Oel auf den Russischen Markt zu bringen, etwa die Hälfte der Gesammtproduction, doch würde diese noch wesentlich zu steigern sein, wenn es nicht an Transportmitteln fehlte. (Bremer Handelsblatt.)

Schaffner-Typenzange.

Betriebssecretair Klinner in Breslau (Breslau-Freiburger Bahn) hat eine Schaffnerzange construirt, durch welche die missbräuchliche Ausnutzung von Retourbillets ausgeschlossen werden soll. Vermittelst der Zange wird nämlich das Tagesdatum deutlich sichtbar eingepresst und das Billet unmittelbar unter der Zahl zur sofortigen Uebersicht auch gelocht. Die nöthigen 12 Typen für die vorkommenden Zahlen 01 bis 31 sind in der Zange selbst untergebracht und ist die nur täglich einmal nöthige Umsetzung einer oder beider Typen durch den Schaffner in der Zeit von kaum einer halben Minute zu bewerkstelligen. Für die Nothwendigkeit einer Typen- statt der jetzigen Coupirzange lässt sich unter Anderem anführen: Das Retourbilletsystem verlangt principiell die Abstempelung auch vor Antritt der Rückfahrt, welche zwar von den Verwaltungen im Anfang für durchaus nothwendig erachtet, aber nach kurzer Zeit aufgegeben wurde, weil jeder Billetschalterbeamte an einer frequenten Station neben dem Verkauf von Billets noch die Abstempelung der, namentlich Abends zahlreich präsentirten Retourbillets durchzuführen völlig ausser Stande war. Damit verzichteten die Eisenbahnverwaltungen nothgedrungen, da kein anderes zweckentsprechendes Sicherheitsmittel gefunden war, auf eine Massnahme, welche die nur einmalige Benutzung von Retourbillets zur Rückfahrt garantirt und legten in des Reisenden freie Verfügung, ehrlich oder unehrlich in der Benutzung von Retourbillets sich zu verhalten. Denn bei der Beschaffenheit der Retourbillets (ohne Coupon, mit einem resp. zwei Coupons) und unter Anwendung der jetzigen Coupir-

zange sind Schaffner, Stationsvorsteher und Bahncontroleure ganz ausser Stande, die missbräuchliche Benutzung eines und desselben Retourbillets innerhalb der Gültigkeitsdauer bei vorgenommenen Billetrevisionen zu constatiren. Lediglich ein technischer Apparat wie die Typenzange kann diesem Uebelstande abhelfen. (Wir halten die Anwendung der Klinner'schen Schaffner-Typenzange insofern für empfehlenswerth, als eine Abstempelung der gewöhnlichen Retourbillets beim Antritt der Rückreise nicht stattfindet, indem solches nur bei auf längere Zeit gültigen Billets eingeführt ist. D. R.)

Gerichtsstand der unerlaubten Handlung.

v. O. **Ist der Gerichtsstand der unerlaubten Handlung auch gegen Denjenigen begründet, welcher die Handlung nicht selbst beging, sondern nur für die Folgen derselben civilrechtlich haftet?** — Aus den Entscheidungsgründen: „Die erhobene Klage wird darauf gestützt, dass bei Gelegenheit der von der beklagten Eisenbahn unternommenen, die Legung eines zweiten Geleises bezweckenden Sprengarbeiten an der Moselbahn zwischen Pommern und Carden (L.-G.-Bez. Coblenz) der als Arbeiter beschäftigte Kläger in Folge einer durch die Nachlässigkeit der Beklagten, bezl. des von ihr angestellten Schachtmeisters veranlassten Explosion eines alten, mit Dynamit noch geladenen Bohrloches körperlich beschädigt worden sei. — In dieser Auffassung wird zweifelsohne — auch die Revisionsklägerin erkennt dies an — eine unerlaubte Handlung, welche durch eine unverantwortliche Vernachlässigung obliegender Sorgfalt verursachte Körperverletzung des Klägers behauptet und als Rechtsgrund des Klageanspruchs hingestellt. — Die Zuständigkeit des Gerichts, in dessen Bezirk diese Handlung begangen worden, erscheint somit nach § 35 D. C.-Pr.-O. begründet. Wenn die Revision hiergegen auszuführen sucht, der ausserordentliche Gerichtsstand dieses Paragraphen treffe nur zu, wenn der Beklagte selbst gegen das Gesetz (absichtlich oder aus Unachtsamkeit) gefehlt habe, nicht aber, wenn er, wie hier, nur für die civilrechtlichen Folgen des Delictes nach einer rein positiven und singulären Gesetzesbestimmung aufzukommen habe, so trägt sie eine Unterscheidung in das Gesetz hinein, zu welcher weder dessen Wortfassung, noch die Natur der Sache berechtigt, die aber durch den Grund des Gesetzes sogar als ausgeschlossen erscheinen muss. Dass es für den Begriff der Natur der Klage einen Unterschied mache, ob der durch eine unerlaubte Handlung erzeugte Ersatzanspruch gegen Denjenigen, welcher bewandten Umständen nach auch einer strafrechtlichen Verfolgung unterliegt oder aber gegen eine Person, welche nur für die civilrechtlichen Folgen belangt werden kann, eingeklagt wird, ist nicht anzuerkennen. Wenn auch in dem letzteren Falle ausser dem Delicte des unmittelbaren Urhebers desselben noch ein weiteres Moment, ein besonderes Verhältniss desselben zu dem Beklagten, zur Begründung der Klage erfordert wird, so liegt doch in diesem hinzukommenden Momente lediglich der Beweggrund, welcher den Gesetzgeber bestimmt hat, für die (civilrechtlichen) Folgen des Delictes auch den Beklagten verantwortlich zu machen, die Klage aus dem Delicte auch gegen diesen Beklagten einzuräumen, die Natur des den Charakter der Klage bestimmenden Fundamentes bleibt aber unverändert. Schon vor dem Inkrafttreten der R.-Civ.-Pr.-Ordnung wurde die Verpflichtung aus § 2 des Haftpflichtgesetzes — im Gegensatze zu der aus § 1 daselbst — von der Rechtsprechung und in der Doctrin als eine Delictsobligation erachtet und der Gerichtsstand des begangenen Delicts, wenn nicht ausschliesslich, so doch in electiver Concurrenz mit dem allgemeinen Gerichtsstande des Wohnsitzes des Beklagten für begründet erklärt. — Entsch. d. R.-Ob.-H.-G. v. 24. Jan. 1874. Bd. 16 S. 4 u. 6; Eger, das Reichshaftpflichtgesetz S. 217 u. 477. — Die Klage aus § 2 a. a. O. richtet sich aber gerade nicht gegen den Urheber des Delicts, sondern nur gegen den Betriebsunternehmer und die vorliegende auf Art. 1384 Code civil gestützte Klage ist in der hier fraglichen Hinsicht, bezüglich der Zuständigkeitsfrage dieselbe, wie die aus § 2 des Haftpflichtgesetzes. Vollends entscheidend ist aber der Grund des Gesetzes. Der Gerichtsstand des § 32 der R.-Civ.-Pr.-Ordnung ist — analog wie der dingliche Gerichtsstand — schlechthin durch die Objectivität des Klagefundamentes: unerlaubte Handlung, bestimmt, und dies zwar aus dem gesetzgeberischen Gedanken, dass die processuale Feststellung des Klagfundamentes gerade bei demjenigen Gerichte, in dessen Bezirke die Handlung begangen worden ist, am besten, sichersten und mit den geringsten Kosten erfolgen könne. Von diesem Gesichtspunkte aus musste es aber durchaus unerheblich erscheinen, gegen wen aus der betreffenden Handlung, bezl. Unterlassung der civilrechtliche Anspruch erhoben wird.“ (Erk. d. II. Civ.-Sen. d. Reichsger. vom 3. Febr. 1882 in S. Eisenb.-Direction zu Köln (Bekl.) wider H. (Kl.). Rep. II. 451/81; Entsch. Bd. VI. S. 383 ff.)

Literatur.

—st.— **Einrichtungen zur Sicherung des durchgehenden Zugsverkehres in Stationen** von Ludwig Proske, Oberingenieur der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien. Mit 4 Tafeln. Wien 1882. Verlag der Administration des „Bautechniker“ Centralblatt für das Oesterreichische Bauwesen.

Die vorliegende Broschüre beabsichtigt, eine möglichst eingehende Darstellung zu geben vom dermaligen Stande der Einrichtungen, welche die Sicherung der ein- und ausfahrenden Züge in den Stationen bezwecken und die Bedingungen zu entwickeln, welche solche Einrichtungen zu erfüllen haben, damit sie dem Zwecke vollkommen entsprechen.

Es werden sonach zunächst die Anforderungen festgestellt, welche an Sicherungsvorrichtungen zu machen sind, worauf gezeigt wird, wie aus der Verschiedenheit des Verkehrsdienstes in England und Deutschland die in diesen Ländern bisher gebräuchlichen Systeme sich entwickelt haben. Sodann folgt die Darstellung der bewährten Systeme. Dieselben sind mit Rücksicht auf ihren bestimmten Zweck und der Art ihrer Manipulation in zwei Hauptgruppen eingetheilt:

1. Sicherungssysteme, wobei die centralisirte Weichenstellung von der Sicherung der Fahrstrasse durch getrennte Einrichtungen bewerkstelligt wird.

2. Sicherungssysteme, wo Centralweichenstellung und Sicherung in demselben Apparat vereinigt ist.

In die erste Gruppe gehört das System Siemens & Halske, in die zweite Gruppe rangiren die Systeme 1. Saxby & Farmer, London, 2. Schnabel & Henning in Bruchsal, 3. Rüppel (bezw. Firma: Max Jüdel in Braunschweig).

Diese einzelnen Systeme werden nach ihren Grundprincipien und Detailconstructionen näher beschrieben und miteinander in Vergleich gezogen, woraus zu ersehen ist, wie durch mehrfache gegenseitige Combinationen die Sicherungen derart vervollkommnet wurden, um allen Anforderungen gerecht zu werden.

Nach seinen Ausführungen kommt der Verfasser zu dem Schluss, dass es dermalen Einrichtungen gebe, welche mit voller Präcision und Sicherheit, selbst bei den complicirtesten Anlagen, die Sicherheit des durchgehenden Verkehres auf die denkbar verlässlichste Weise verbürgen und dass durch die centralisirte Weichen- und Signalstellung weiter eine wesentliche Ersparniss an Arbeitskraft und somit an Kosten für die Durchführung des Dienstes eintrete. Er fügt deswegen den Wunsch bei, dass im Interesse der Sicherheit des Zugverkehres den Sicherheitseinrichtungen eine grössere Anwendung zu Theil werden möge, als dies bisher der Fall war und dass sie bei lebhaftem Verkehre wenigstens für grössere Bahnhofsanlagen und für Bahnabzweigungen obligatorisch gemacht würden.

Die Broschüre behandelt ihren Stoff in klarer und sorgfältig durchgearbeiteter Weise und kann daher bestens empfohlen werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahme-Frachtsatz für den Transport von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, auch Stärkesyrup, zum Export bestimmt, von Cöpenick nach Lübeck L. B. und M. F. F. von 1,19 auf 1,17 ℳ pro 100 kg ermässigt. Berlin, den 23. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1826 J)

Die zur Zeit im Magdeburg-Bayerischen Verband gültigen Frachtsätze im Verkehr: Oschersleben-Erlangen resp. Vienenburg-Kulmbach finden auch Anwendung im Verkehr nach und von den Braunschweigischen Stationen Oschersleben und Vienenburg im Hannover-Bayerischen Verbande.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Expeditionen dieser beiden Stationen. Hannover, den 20. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1827)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am 1. October d. J. wird die Station Eschweiler-Aue in den im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Verbandsverkehr bestehenden Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. im Verkehr nach Antwerpen (Entrepôt, Bassins und Sud) transit und nach Löwen (Bassin) transit aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güterexpedition. Köln, den 23. September 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1828)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Die für den Verkehr zwischen Vienenburg Br. B. einerseits und den Stationen Dreileben-Drakenstedt, Eilsleben, Offleben, Völpke und Wefensleben andererseits bestehenden Frachtsätze kommen vom 1. October d. J. ab auch im Verkehr zwischen Vienenburg M. H. und den vorgedachten Stationen zur Anwendung. Magdeburg, den 24. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1829)

Am 1. October d. J. tritt im **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbande** für den Transport von Eisenerz in Wagenladungen à 10 000 kg von Scharzfeld-Lauterberg nach Wejhybka ein Frachtsatz von 1,32 *M.* pro 100 kg in Kraft. Dresden, den 25. September 1882. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1830)

Staatsbahn-Gütertarife Köln (rechtsrh.)-Breslau, Köln (linksrh.)-Breslau und Elberfeld-Breslau. Die in den Nachträgen I zu den obengenannten Tarifen enthaltene Bestimmung bezüglich der Erhebung der Zollabfertigungs-Gebühren bei der Revision, kommt, sofern durch dieselbe Erhöhungen gegen die früheren Gebühren eintreten, erst zum 14. October cr. zur Anwendung. Breslau, den 25. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1831)

Am 1. October cr. tritt zum Gütertarif (Theil II) vom 1. September 1881 und zum Ausnahmetarif B (Steinkohlen etc.) vom 1. Juli 1881 für den Localverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) je ein Nachtrag (III) in Kraft.

Ausser Druckfehlerberichtigungen sowie neuen Frachtsätzen bezw. Tarifkilometern für Station Mersch enthält der Nachtrag III zum Gütertarif noch Aenderungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, des Tarifs für Neben- und Ueberfuhrgebühren und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, ferner der Nachtrag III zum Kohlentarif noch Aenderungen zum Zechen- etc. Verzeichniss, neue Frachtsätze von den Stationen Altenessen, Essen K. M., Frintrop und Mengede, sowie anderweite, theils ermässigte Frachtsätze von einzelnen Stationen bezw. Zechen nach Quakenbrück, Nortrup und Lulle.

Soweit die im letztgedachten Nachtrage enthaltenen Berichtigungen Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen involviren und nicht schon früher publicirt sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November cr. in Kraft.

Verkaufspreis der Nachträge je 10 ₰. Köln, den 25. September 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrhein.). (1832)

Am 1. October d. J. tritt im Localverkehr der unterzeichneten Verwaltung der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. August 1882, Bestimmungen für die Benutzung von Tapissiêren enthaltend, in Kraft.

Exemplare desselben sind bei den diesseitigen Güterexpeditionen, sowie in unserem Geschäftslocal zum Preise von 10 ₰ zu haben. Köln, den 22. September 1882. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1833)

Mit dem 1. October d. Js. kommen im Preussisch-Sächsischen Verbande directe Ausnahmesätze für Holz des Specialtarifs II zwischen Cüstrin einer- und Dresden, Station der Sächsischen Staatsbahn und Leipzig, Station der Berlin-Anhaltischen und Sächsischen Staatsbahn andererseits zur Einführung.

Die Sätze sind bei den vorgenannten Stationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 24. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (1834 J)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verband. Viehbeförderung betreffend. Am 1. October d. Js. treten für Viehtransporte, exclusive Pferde und Ponys, in Wagenladungen zwischen Kattowitz und einigen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin directe Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist bei den Verbands-Stationen zu erfahren. Breslau, den 23. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1835)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreide-Verkehr. Galizisch-Süddeutscher Getreide-Verkehr. Rumänisch-Süddeutscher Getreide-Verkehr. Galizisch-Schweizerisch-Südbadischer Getreide-Verkehr. Galizisch-Vorarlberg-Schweizerischer Getreide-Verkehr. Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Getreide-Verkehr. Galizisch-Wiener Gemeinschafts-Verkehr. Galizien-Elbeumschlag-Getreide-Verkehr. Südwestrussische Verbände. Mit Giltigkeit vom 15. October 1882 erfahren die in den Tarifen für die obbezeichneten Verkehre enthaltenen Reexpeditions-Bestimmungen, rücksichtlich der in Krakau zur Reexpedition gelangenden Getreide- etc. Transporte, bei Inanspruchnahme des Porto-Ausgleiches im Antheile der Karl-Ludwigbahn, nachfolgende Modification u. zw.:

1. Behufs Erlangung des Porto-Ausgleiches bezw. der Liquidirung der bestehenden Refactien für den Weitertransport ab Krakau, ist an Stelle des seither vorgeschriebenen Original-Aufnahmescheines der Original-Frachtbrief vorzulegen.
2. Dieser Frachtbrief muss mit der Erklärung des Empfängers (Frachtbrief-Adressaten) versehen sein, dass er mit der Restitution der aus der Reexpedition in Krakau sich ergebenden Fracht-Differenzen, bezw. mit der Liquidirung der Refactie an den Reclamanten, Herrn . . . . . . in . . . . . . einverstanden ist.
3. Bei Transporten Russischer bezw. Rumänischer Provenienz, welche in Krakau für das Ausland der Reexpedition unterzogen werden, muss ausserdem der neue Original-Frachtbrief nachstehende bahnämtliche Bestätigungen enthalten:

a) **in Krakau als Reexpeditions-Station.**

„Sendung langte von der Station . . . . . unter Frachtkarte Nr. . . . Frachtbrief Nr. . . . ddto. . . . . . . und unter Begleitschein Nr. . . . ddto. . . . . . . des K. K. Grenzzollamtes in . . . . . hier an, stand während des Lagerns ununterbrochen unter Bahnaufsicht und wurde unter Beigabe desselben Begleitscheines nach Station . . . . . aufgegeben."

„(Stations-Stempel, Datum und Unterschrift des Stations-Vorstandes und des Magazins-Beamten.)"

b) **in der Oesterreichischen, für den zollämtlichen Austritt bestimmten Station.**

„Die Uebereinstimmung des bezogenen zollämtlichen Begleitscheines mit obigen Daten wird bahnämtlich bestätigt."

„(Stations-Stempel, Datum und Unterschrift des Bahnbeamten.)"

4. Der Ausgleich der Fracht-Differenzen bezw. die Liquidirung der Refactien findet nur dann statt, wenn die vorgeschriebenen Frachtdocumente spätestens binnen 15 Tagen nach erfolgter Frachtzahlung in der Bestimmungsstation vorgelegt werden.

Die übrigen in den Tarifen für die obrubricirten Verkehre enthaltenen Reexpeditionsbestimmungen bleiben aufrecht. Wien, am 25. September 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwigbahn. (1836)

Zum Niederländisch-Norddeutschen Gütertarife vom 1. October 1879 tritt am 1. October d. J. der Nachtrag 8 in Kraft. Derselbe enthält:

I. Anderweite Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III und des Ausnahmetarifs 2.

II. Aufhebung des Ausnahmetarifs für Kartoffeln von Ringleben-Gebesee und Gispersleben nach Amsterdam und Rotterdam.

III. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Helsa einerseits und s'Gravenhage und Leiden andererseits.

IV. Aenderung des Stationsnamens Calbe a/S.

Exemplare des Nachtrags können von allen Verbandsstationen zum Preise von 10 ₰ bezogen werden. Braunschweig, den 24. September 1882. Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1837)

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Mit dem 1. October cr. wird die neue Strecke Höngen-Jülich eröffnet. Gleichzeitig treten an diesem Tage im Localverkehr unserer Bahn:

a) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden,
b) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
c) für die Beförderung von Gütern

neue Tarife in Kraft.

Dieselben sind durch uns zu beziehen. Aachen, den 28. September 1882. Die Direction. (1838)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. October d. J. kommt zum 8. Hefte des Südwestdeutschen Verbands-Güter-Tarifs (Badisch-Pfälzischer Verkehr) der III. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält neben bereits früher publicirten, auf dem Instructionswege in Kraft gesetzten Tarif-Aenderungen, Ausnahmesätze für Rübenschnitz-Abfälle im Verkehr mit Waghäusel.

Verkaufspreis 5 ₰ für das Exemplar. Karlsruhe, den 26. September 1882. Generaldirection. (1839)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum 9. Südwestdeutschen Tarifhefte (Hessisch-Badischer Güterverkehr) tritt mit Wirkung vom 1. October d. J. der III. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen theilweise veränderte Frachtsätze und Entfernungen, sowie die Einbeziehung weiterer Stationen der Hessischen Ludwigsbahn in den directen Verkehr und Aufhebung von Frachtsätzen für gewisse Relationen.

Insoweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November d. J. in Gültigkeit.

Verkaufspreis 50 ₰ für das Exemplar. Karlsruhe, den 26. September 1882. Generaldirection. (1840)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. October d. J. tritt ein Uebernahmetarif für die Beförderung von Gütern zwischen Basel Badischer Bahnhof und den Stationen der Gotthardbahn via Waldshut in Kraft.

Exemplare des Uebernahmetarifs sind bei der Güterexpedition in Basel zu erhalten. Karlsruhe, den 25. September 1882. Generaldirection. (1841)

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Vom 10. November d. J. ab treten für den Verkehr von Kecskemet nach den im Tarife vom 1. Januar d. J. Seite 12/13 und 15/18 bezeichneten Deutschen Stationen, sowie nach Aschersleben um je 1,13 *M.* pro Person erhöhte Begleiter-Fahrgeldsätze, und für den Verkehr von Kecskemet

nach Leipzig, Halle und Nordhausen um je 0,08 ℳ pro qm Etagewagen erhöhte Frachtsätze in Kraft. Breslau, den 21. September 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Verbands-Verwaltungen. (1842)

Für den Transport von rohen Bruch- und Bausteinen und Pflastersteinen von Ibbenbüren und Piesberg nach Emden, Leer und Papenburg kommen fortan Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung, worüber auf den genannten Stationen das Nähere zu erfahren ist. Hannover, den 21. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1843)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 1. October cr. tritt Nachtrag II zu unserem Local-Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, des Tarifs für Nebengebühren, Frachtzuschläge der neu zu eröffnenden Weiche Tschirnau, Ergänzungen der Tariftabellen und Druckfehlerberichtigungen. Druckexemplare sind von unserem Formular-Magazin zum Preise von 0,05 ℳ zu beziehen. Breslau, den 24. September 1882. Directorium. (1844)

Die Station Malstatt der Königlichen Saarbrücker Bahn wird mit den für die Station Burbach bestehenden Frachtsätzen in den Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandsverkehr einbezogen. Dresden, am 26. September 1882. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1845)

Am 1. October d. J. tritt zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrhein.) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits vom 1. Mai 1882 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Berichtigungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Tarifkilometer resp. Frachtsätze für die Stationen Brachbach, Brakel bei Dortmund, Bruch, Courl, Daaden, Dollendorf, Eiserfeld, Erpel, Grossenbaum, Horchheim, Mersch, Niederhövels und Rhöndorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Culmsee, Mocker und Ostaszewo des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg und Dt. Eylau (Stadt) der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, ferner am 15. November d. J. in Kraft tretende, erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs I (für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II), Einführung eines bis Ende December 1882 gültigen Ausnahmetarifs für Langholz, Aufnahme der Station Herborn in den Ausnahmetarif 3 (für Eisen und Stahl etc. des Specialtarifs I und II) und der Station Leer in den Ausnahmetarif 7 (für Hanf) sowie Berichtigungen des Haupttarifs, wodurch u. A. die Tarifkilometer für Niederschelden-Rothfliess und für Siegen-Danzig (lege Thor) vom 15. November d. J. ab eine Erhöhung erfahren. Verkaufspreis des Nachtrags 30 ₰. Köln, den 25. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1846)

Am 1. October d. Js. kommen im **Rheinischen Nachbar-Verkehre** folgende Tarife bezw. Tarifnachträge zur Einführung:

1. Je ein neues Heft 5 zum Güter- und Kohlentarif (betreffend den Verkehr mit den Stationen der **Aachen-Jülicher Eisenbahn**) unter Aufhebung der bisherigen Hefte 5 vom 1. Juli resp. 1. September 1881.

2. Nachträge III zu den Heften 1, 2, 3, 4 und 6, Nachtrag II zu Heft 7 und Nachtrag I zu Heft 8 des Gütertarifs.

3. Nachträge III zu den Heften 1 und 2, Nachtrag IV zu Heft 3, Nachtrag II zu Heft 6 und Nachtrag I zu Heft 9 des Kohlentarifs.

Die unter 1—3 aufgeführten Tarifhefte und Nachträge enthalten unter Anderem Frachtsätze und Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen Aldenhoven, Höngen, Kirchberg, Morsbach und Schleiden der Aachen-Jülicher Eisenbahn, Hemer, Littfeld, Milspe-Thal und Vörde des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld und Mersch des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze nebst Instradirungsvorschriften für den Verkehr mit den Stationen Aachen, Haaren, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn.

Soweit die bisherigen Frachtsätze über andere Routen Gültigkeit haben, als die neuen, können die bisherigen Routen noch bis zum 15. November d. Js. von dem Versender im Frachtbriefe vorgeschrieben werden. In solchem Falle kommen auch die bisherigen Frachtsätze zur Anwendung.

Gleichzeitig treten anderweite Instradirungsvorschriften für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld andererseits in Kraft, mit der Einschränkung jedoch, dass die bisherigen Instradirungsrouten im Falle desfallsiger Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe bis zum 15. November d. Js. noch benutzt werden können.

Soweit die in den Nachträgen aufgenommenen Druckfehler-Berichtigungen Erhöhungen der bestehenden Tarifsätze in sich schliessen, treten dieselben erst mit dem 15. November d. Js. in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, bei welchen auch die Tarifhefte und Nachträge käuflich zu haben sind. Köln, den 26. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1847)

Hessische Ludwigsbahn. Mit dem 1. October cr. kommt der 3. Nachtrag zu unserem Localtarif, Frachtsätze für unsere Stationen Eberbach, Mannheim und Mannheim Neckarvorstadt, sowie verschiedene Berichtigungen enthaltend, zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen, sowie unser Tarifbüreau und es können Exemplare des Nachtrags für 5 ₰ von letzterem bezogen werden. Mainz, den 26. September 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (1848)

2. Verkehrs-Störungen.

Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Durch Hochwasser wurde am 23. d. Mts. ein Theil der Holzbrücke über die Drau weggerissen, in Folge dessen der Gesammtverkehr zwischen den Stationen Essegg-Dárda auf der Flügelbahn Essegg-Villány eingestellt werden musste.

Die Verkehrsunterbrechung dürfte 2 bis 3 Wochen andauern. Die Betriebsdirection.

3. Stationsverwaltung.

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Vom 1. October cr. ab findet auf unserer Haltestelle Mieschkow die Abfertigung von Personen und Reisegepäck sowie von Eil- und Stückgütern statt. Die Direction. (384)

4. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für den Verkehr zwischen Berlin einerseits und Eibenstock (Station der Sächsischen Staatsbahn) andererseits via Leipzig-Werdau-Aue kommen ab 1. October cr. directe Billets zur Einführung.

Näheres bei unserer hiesigen Billet-Expedition. Berlin, den 25. September 1882. Königliche Direction. (373 J)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. v. Mts. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass vom 1. October d. J. an auf der Haltestelle Othmarschen an der Blankeneser Zweigbahn eine directe Personenexpedition nach den im Nachtrag VII zu unserem Local-Personentarif benannten Stationen stattfinden kann, und gleichzeitig von diesem Tage an zwischen dieser Station und den Stationen Dammthor, Klosterthor und Sternschanze der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn laut Nachtrag XXX zum Personentarif für den Verkehr mit der Berlin-Hamburger Bahn directe Personenexpedition eingerichtet wird. Expedition von Reisegepäck findet nach Othmarschen auf Grund der publicirten Ueber-Frachtsätze statt, während von Othmarschen nur Reisegepäck ohne Garantie und Expedition bis zu 25 kg pro gelöstes Fahrbillet zur Beförderung nach Blankenese, Flottbek, Bahrenfeld und Altona angenommen wird. Gepäck nach anderen Stationen unterliegt der Umexpedition in Altona. Altona, den 27. September 1882. Die Direction. (381)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 15. October cr. kommen in unserem Localverkehr directe Courierzug-Billets von Burxdorf nach Falkenberg, Herzberg, Jüterbog und Berlin, von Rackwitz nach Zschortau und von Rackwitz und Zschortau nach Delitzsch, Bitterfeld, Wittenberg, Jüterbog, Luckenwalde, Trebbin u. Berlin zur Einführung.

Näheres bei den betreffenden Billet-Expeditionen. Berlin, den 25. September 1882. Königliche Direction. (383 J)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Ab 1. October cr. kommen für den Verkehr zwischen der Haltestelle Südende und den Stationen Grossbeeren, Ludwigsfelde, Trebbin, Luckenwalde und Jüterbog directe Billets zur Einführung.

Die Preise derselben sind bei den betreffenden Billet-Expeditionen zu erfahren. Berlin, den 25. September 1882. Königliche Direction. (382 J)

5. General-Versammlungen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die Actionäre unserer Gesellschaft werden hierdurch zu einer auf

Dienstag, den 31. October d. J.,
Vormittags 11 Uhr

im Eisenbahn-Directionsgebäude hier anberaumten ausserordentlichen General-Versammlung behuf Berathung und Beschlussfassung über nachstehende Gegenstände ergebenst eingeladen.

1. über die von der letzten ordentlichen General-Versammlung beantragten Aenderung des § 19 No. 4 des Statutes der Gesellschaft dahin, dass zwischen den Worten:

„aus dem Reinertrage des folgenden Jahres, oder der folgenden Jahre"
und dem Worte:
„nachgezahlt"
eingeschaltet werde:
insoweit dieser Reinertrag nicht erforderlich ist, um den Inhabern der Stamm-Prioritäts-Actien für das Jahr, in welchem der Reingewinn erzielt ist, eine Dividende bis zu 5 Procent des Actien-Capitals zu gewähren.

2. über folgende von Actionären der Gesellschaft unter Bezugnahme auf § 26 des Statutes und unter Wahrung der daselbst gegebenen Bestimmungen beantragten Aenderungen des Statutes, mit welchen der Verwaltungs-Rath sich einverstanden erklärt, nämlich:
a) zu § 20 des Statutes, dass statt der Worte:
„spätestens bis zum Monate Mai"
gesetzt werde:
spätestens bis zum Schlusse des ersten Semesters des auf das Rechnungsjahr folgenden Jahres.
b) zu § 28 des Statutes, dass diesem § folgende Fassung gegeben werde:
„Das Stimmrecht der Inhaber von Stamm-Actien und Stamm-Prioritäts-Actien ist ein gleiches. Bei allen Abstimmungen geben je fünf Actien eine Stimme".
so dass die sämmtlichen übrigen Vorschriften dieses § hinsichtlich des Stimmrechtes der Actionäre namentlich die Beschränkung desselben auf eine bestimmte Anzahl von Stimmen in maximo wegfallen.
d) zu § 33 b des Statutes, dass in dem bezeichneten Abschnitte dieses § zwischen dem Worte:
„die Wahl"
und den Worten:
„wird durch Stimmzettel".
eingeschaltet werde:
„insofern nicht die General-Versammlung einstimmig beschliesst, dieselbe durch Acclamation vorzunehmen",

Die im § 29 des Statutes vorgesehene Deposition der Actien behuf Legitimation der zur Versammlung Erscheinenden und der Feststellung des Stimmrechts erfolgt:
1. in Braunschweig bei der Braunschweigischen Bank, oder
2. in Hannover bei dem Bankhause Ephraim Meyer & Sohn, oder
3. in Cöln
a) bei dem A. Schaafhausen'schen Bankvereine, oder
b) bei dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Co.

und zwar spätestens am dritten Kalendertage vor der Versammlung. Braunschweig, 28. September 1882. Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. (379)

6. Ausgabe neuer Zinscouponsbogen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Ausgabe neuer Zinscouponsbogen zu den Obligationen der 4 pCt. convertirten Prioritäts-Anlehen der Pfälzischen Ludwigsbahn

vom Jahre 1848 von 2 000 000 fl.,
„ „ 1852 „ 500 000 „
„ „ 1856 „ 700 000 „

betreffend.

Die für einen weiteren Zeitraum von 10 Jahren neu ausgefertigten Zinscouponsbogen zu den Obligationen der obigen Anlehen Lit. A., B., C., D., E., F., G., H., J., K., L., M. können bei den nachbezeichneten Bankhäusern:

in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ „ bei Herrn Phil. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei den Herren W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,
„ Neustadt a/H. bei Herrn Louis Dacqué,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ „ „ der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der Königl. Hauptbank,
oder bei der unterfertigten Direction bezogen werden.

Die Besitzer von 4 pCt. convertirten Prioritäts-Obligationen werden daher ersucht, den bei der Obligation befindlichen Talon

vom 1. bis 15. October 1882

nebst einem arithmetisch geordneten Verzeichnisse, zu welchem Formularien bei den oben bezeichneten Anmeldungsstellen bezogen werden können, zur Abstempelung bei einem der genannten Bankhäuser einzureichen, bei welchem sodann der neue Couponsbogen gegen Ablieferung des abgestempelten Talons

Ende October 1882

kostenfrei bezogen werden kann.

Der Austausch des Talons gegen den Couponsbogen kann bei der Direction jederzeit, ohne vorherige Anmeldung und Abstempelung, unter Einreichung eines arithmetisch geordneten Verzeichnisses erfolgen, dagegen ist nach dem

15. October 1882

die Anmeldung bei den Bankhäusern nicht mehr zulässig und können alsdann die neuen Couponsbogen ausschliesslich nur bei der Direction bezogen werden.

Brieflich verlangte Zusendungen gehen auf Kosten und Gefahr des Empfängers. Ludwigshafen a/Rh., den 25. September 1882. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (377)

7. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von:

11 000 Paar (180,4 t) Winkellaschen Profil V,
50 000 Stück (44,0 t) Laschenschrauben Profil IV,
3 000 „ (0,99 t) dergleichen Profil III,
1 000 „ (0,29 t) dergleichen Pard. Profil,
40 000 „ (1,16 t) Federringe Profil IV,
15 000 „ (0,36 t) dergleichen Profil III,
150 000 „ } (695,00 t) { Unterlagsplatten Profil IV A I,
100 000 „ } { dergleichen Profil IV B I,
600 000 „ (141,00 t) Schienennägel, 147 mm lang,
10 000 „ (3,45 t) dergleichen, 200 mm lang,
20 000 „ (4.9 t) Doppelkopfnägel

in der Zeit vom Januar bit Ende Juli 1883 nach Bahnhof Chemnitz soll verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbureau hier (Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss) zur Einsicht aus und können daselbst für 30 ₰ entnommen werden. Angebote mit Aufschrift: „Angebot für Kleineisenzeug" sind bis den 14. October d. Js., Vormittags 10½ Uhr, an die Königliche General-direction portofrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 30. October d. Js. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten. Dresden, den 20. September 1882. Königl. General-direction der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (374)

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen folgende Materialien vergeben werden:
1. 440 000 kg Stahlschienen und 50 Stück Weichenzungen,
2. 7 200 Stück eiserne Querschwellen und 420 Stück eiserne Weichenschwellen,
3. das nöthige Kleineisenzeug.

Die Lieferungs-Bedingungen werden gegen Einsendung von je 2 ℳ für jede Position von unserer Betriebs-Direction hierselbst abgegeben. Dieser sind auch die Offerten portofrei und versiegelt bis zum Montag, den 16. October cr., Vormittags 11 Uhr, einzusenden. Nordhausen, den 22. September 1882. Die Direction. (375)

Verkauf an Altmaterialien. Die sich in den diesseitigen Werkstätten z. Z. angehäuften Altmaterialien werden hiermit zum Verkauf an den Meistbietenden öffentlich ausgeboten. Verzeichnisse dieser Materialien und Verkaufsbedingungen giebt auf postgebührenfreie Anfrage die unterzeichnete Verwaltung unentgeltlich ab, an welche auch Kaufanerbieten bis

Mittwoch, den 11. October d. J., Vormittags 10 Uhr,

postgebührenfrei einzureichen sind. Chemnitz, den 25. September 1882. Maschinen-Haupt-Verwaltung der Königlich Sächs. Staatseisenbahnen. (376 J)

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Wir beabsichtigen die in unseren Werkstätten zu Erfurt und Gotha bereits vorhandenen, sowie die bis ult. December cr. noch aufkommenden Altmaterialien, als: Schmelzeisen, Bleche, Drehspähne, Roststäbe, eiserne Siederohre, Radgestelle, Radreifen, Achswellen, Federstahl-Bruch, Schienenstücke, Gusseisen, Feuerbuchsen-Kupfer, rothmetallene und messingene Maschinentheile, Rothmetall-Spähne, Zinkelemente, eis. Telegraphendraht, Uniformknöpfe etc. im Submissionswege zu verkaufen und ersuchen Reflectanten, bezügliche Offerten bis zum

16. October cr., Vormittags 11½ Uhr,

an unsere Central-Materialien-Controle hier einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen nebst speciellem Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien können von genannter Dienststelle gegen Erstattung von 50 ₰ Copialien bezogen werden. Erfurt, den 22. September 1882. Königliche Eisenbahn-direction. (380)

Submission von Siederohren. Die für die Werkstätten des diesseitigen Directionsbezirks im laufenden Etatsjahre noch erforderlichen ca. 4 500 Stück Siederohre sollen im Wege öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen etc. liegen im diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse No. 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: Submission von Siederohren bis zum Termin am 10. October d. J., Vormittags 11 Uhr, an das obenbezeichnete Bureau einzusenden. Magdeburg, den 23. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (369)

Fortsetzung der offiz. Anz. auf Seite 979.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen am Ende des Monats August 1882.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	Jahr	Betriebslänge Ende des Monats August	Im Monat August wurden befördert: Personen	Güter	Im Monat August betrug die Einnahme: aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt	aus dem Güterverkehr überhaupt	aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	aus sämmtlichen Einnahmequellen auf 1 km gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	In der Zeit vom 1. Januar bis Ende August betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	auf 1 km gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres
		km	Anzahl	Tonnen	M	M	M (M)	M (M)	M (M)	M (M)
A. Hauptbahnen.*)										
I. Staatsbahnen und sonstige vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.										
Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1882	1 242,93	926 700	555 000	1 097 000	2 219 000	3 509 000	2 825	24 339 000	19 755
gegen	1881	+ 103,80	+ 23 826	+ 8 970	+ 29 093	+ 29 207	+ 42 065 (+ 262 000)	— 218 (— 25)	+ 885 887 (+1 348 400)	— 869 (— 462)
Preussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk										
a) der Königl. Eisenbahn-direction Berlin (einschl. Angerm.-Schwedt)	1882	1 677,77	1 942 376	526 751	1 655 783	2 993 708	5 076 251	3 026	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) der Königl. Eisenbahn-direct. Bromberg	1882	2 590,37	775 288	297 027	1 542 867	2 140 092	3 884 004	1 499	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c) der Königl. Eisenbahn-direct. Hannover	1882	1 883,76	1 510 791	904 522	2 100 000	3 600 000	6 030 000	3 201	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d) der Königl. Eisenbahn-direct. Frankf. a/M.	1882	1 170,45	1 121 453	453 136	1 149 520	1 586 890	2 880 390	2 461	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e) der Königl. Eisenbahn-direction Magdeburg	1882	1 467,70	1 069 251	549 685	1 638 072	2 448 533	4 716 881	3 214	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (linksrheinische)	1882	1 239,99	1 186 000	1 089 000	1 613 0 0	2 665 300	4 559 300	3 677	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
g) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (rechtsrheinische)	1882	1 728,08	975 286	1 951 268	1 182 584	4 642 387	6 153 740	3 561	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
h) der Königl. Eisenbahn-direct. Elberfeld	1882	1 435,56	1 468 292	2 066 360	1 231 839	4 405 146	6 237 715	4 345	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
i) der Königl. Eisenbahn-direct. Erfurt	1882	503,91	477 904	263 269	655 606	962 223	1 742 163	3 457	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
k) der Kgl. Dir. d. Berlin-Anhaltischen E.	1882	431,10	269 695	187 627	607 200	836 230	1 523 430	3 534	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
l) Cottbus-Grossenhain. (v. 2a verwaltet)	1882	154,74	37 874	52 461	34 416	157 382	203 798	1 317	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
m) Ruhld-Lauchhammer (v. 2a verwaltet)	1882	6,61	1 858	1 520	259	1 358	1 617	245	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa 2	1882	14 290,04	—	—	—	—	43 009 289	3 010	314 507 725	22 049
gegen	1881	+ 156,78		—	—	—	+1 047 195 (+3673452)	+ 40 (+ 226)	+12684090(+21725557)	+ 647 (+1314)
Sächsische Staatseisenb.	1882	2 023,94	1 768 069	896 444	1 187 203	3 695 851	5 733 685	2 833	43 747 635	21 615
gegen	1881	+ 6,52	+ 31 057	+ 74 694	+ 25 015	+ 154 226	+ 135 391 (— 120 889)	+ 58 (— 69)	+1 375 835 (+ 815 333)	+ 612 (+ 334)
Württemb. Staatseisenb.	1882	1 533,17	936 636	276 107	991 387	1 470 319	2 620 352	1 709	17 886 350	11 666
gegen	1881	+ 5,13	— 56 736	+ 29 818	— 80 310	+ 169 553	+ 100 766 (— 120 722)	+ 60 (+ 73)	+ 121 879 (+ 255 955)	+ 40 (+ 128)
Badische Staatseisenb.	1882	1 317,26	749 935	404 712	1 484 612	1 688 722	3 350 169	2 540	20 703 873	15 693
gegen	1881	—	— 20 859	+ 41 104	— 37 204	+ 202 076	+ 154 556 (+ 261 713)	+ 114 (+ 195)	+ 741 217 (+1855951)	+ 538 (+1385)
Main-Neckar Eisenbahn	1882	94,50	247 000	57 500	340 000	197 000	571 000	6 042	3 327 000	35 206
gegen	1881	—	— 456	— 649	— 4 161	— 2 478	— 6 146 (+ 45 900)	— 65 (+ 485)	— 4 987 (+ 195 826)	— 53 (+2072)
Oberhessische Eisenb.	1882	175,73	45 892	15 232	39 903	36 765	96 874	551	592 565	3 372
gegen	1881	—	— 2 061	— 5 934	— 1 410	— 15 217	— 2 385 (— 555)	— 14 (— 3)	— 80 080 (— 73 427)	— 456 (— 418)
Oldenburgische Staatseisenbahnen	1882	290,25	123 256	54 493	124 656	167 085	302 601	1 043	2 019 426	6 958
gegen	1881	—	— 6 375	+ 11 820	— 11 921	+ 28 771	+ 17 575 (+ 26 785)	+ 61 (+ 93)	+ 10 600 (+ 68 493)	+ 37 (+ 236)
Wilhelmshaven - Oldenburger Eisenb.	1882	52,37	38 707	16 757	31 467	33 901	66 223	1 265	413 145	7 889
gegen	1881	—	+ 1 919	+ 1 221	+ 322	+ 7 428	+ 7 796 (+ 8 054)	+ 149 (+ 154)	+ 15 226 (+ 15 147)	+ 291 (+ 289)
Summa A. I.	1882	20 020,19	—	—	—	—	59 259 193	2 819	427 536 719	20 375
gegen	1881	+ 272,23	—	—	—	—	+ 1496813(+4277182)	+ 35 (+ 169)	+15749667(+26207235)	+ 514 (+1018)
II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
Berlin-Dresdener Eisenb.	1882	182,28	76 950	37 455	85 554	155 136	256 761	1 409	1 815 633	9 961
gegen	1881	—	— 2 008	— 2 482	— 2 085	— 2 263	— 7 678 (+ 20 007)	— 42 (— 110)	— 129 716 (— 98 383)	— 711 (— 539)
Berlin-Görlitzer E.	1882	331,15	164 077	88 481	152 284	315 260	517 064	1 551	3 872 056	11 611
gegen	1881	—	+ 3 406	— 19 003	+ 4 029	— 60 655	— 36 567 (— 13 955)	— 111 (— 42)	— 218 133 (— 184 132)	— 659 (— 557)
Gotha-Ohrdrufer Eisenb.	1882	17,35	12 677	2 821	8 140	6 022	14 670	846	87 426	5 039
gegen	1881	—	— 787	+ 1 183	— 212	+ 2 886	+ 2 846 (+ 2 796)	+ 165 (+ 162)	+ 6 923 (+ 9 051)	+ 399 (+ 522)
Halle-Sorau-Gubener E.	1882	298,13	92 082	87 964	114 026	424 179	569 572	1 910	3 909 629	13 114
gegen	1881	—	+ 198	+ 1 586	— 2 402	+ 39 239	— 28 332 (+ 48 844)	— 96 (+ 163)	— 20 218 (— 5 479)	— 68 (— 18)

*) Einschliesslich der zugehörigen Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
14	Märkisch-PosenerEisenb.	1882	282,03	58 644	49 327	121 119	157 695	284 123	1 007	2 295 901	8 141
	gegen	1881	+ 10,00	+ 189	− 2 218	− 2 224	− 5 462	− 12 410 (− 9 456)	− 83 (− 72)	+ 75 044 (+ 78 538)	− 23 (−
15	Münster-Enscheder B. .	1882	56,46	19 869	4 994	12 490	10 182	27 544	483	202 060	3 537
	gegen	1881	—	+ 359	− 291	+ 924	− 992	+ 1 415 (+ 205)	+ 25 (+ 4)	+ 12 223 (− 36 108)	+ 216 (− 6
16	OberlausitzerEisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1882	151,14	20 887	19 555	23 020	80 310	105 330	697	533 760	3 532
	gegen	1881	—	− 559	+ 2 355	− 2 033	+ 26 244	+ 24 211 (+ 30 720)	+ 160 (+ 203)	+ 23 844 (+ 72 292)	+ 158 (+ 4
17	Oberschlesische Eisenb. a)Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Opeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1882	826,56	379 023	735 240	440 837	2 450 463	3 340 475	4 041	26 842 110	32 489
	gegen	1881	+ 2,10	+ 4 762	+ 44 602	− 18 808	− 26 347	− 79 952 (+ 72 406)	− 108 (+ 77)	+ 1009800 (+1573615)	+1 157 (+ 18
	b) Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	1882	211,78	85 343	154 256	132 523	475 314	689 636	3 256	5 147 094	24 347
	gegen	1881	+ 0,70	− 2 505	+ 36 001	− 14 977	− 6 955	− 26 996 (+ 1 091)	− 139 (− 6)	+ 3 069 (+ 15 181)	− 23 (+
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische Zweigbahn	1882	375,78	181 072	159 436	189 532	396 606	699 013	1 860	5 181 845	13 790
	gegen	1881	—	− 13 127	− 4 721	− 19 515	− 9 410	− 32 180 (+ 15 247)	− 86 (+ 40)	+ 126 580 (+273 454)	+ 337 (+ 7
	d) Stargard-Posener E. .	1882	172,31	36 846	45 779	59 571	148 333	254 451	1 477	1 975 705	11 466
	gegen	1881	—	− 896	+ 7 746	− 3 275	− 18 028	+ 27 081 (+ 8 319)	− 157 (+ 49)	− 28 925 (− 13 145)	− 168 (−
18	Rhein-Nahe Eisenbahn .	1882	121,59	158 800	67 380	118 000	173 800	315 800	2 597	2 139 888	17 599
	(v. 2 f. verwaltet) gegen	1881	—	+ 545	+ 1 628	+ 629	+ 4 174	− 8 707 (+ 34 050)	− 72 (+ 280)	+ 44 621 (+ 63 650)	+ 367 (+ 5
19	Zittau-Reichenberger E.	1882	26,40	30 025	19 102	18 594	35 370	59 610	2 258	428 636	16 236
	gegen	1881	—	− 1 395	+ 1 211	− 1 739	+ 2 763	+ 1 101 (− 7 552)	+ 42 (− 286)	+ 13 113 (+ 742)	+ 496 (+
	Summa A. II.	1882	3 052,96	—	—	—	—	7 134 049	2 337	54 431 743	17 833
	gegen	1881	+ 12,80	—	—	—	—	−230 330 (+202 722)	− 85 (+ 57)	+ 918 225 (+1749276)	+ 231 (+ 5
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
20	Altona-Kieler Eisenbahn	1882	288,35	292 777	63 597	330 086	321 879	697 453	2 419	4 713 833	16 348
	gegen	1881	—	+ 16 588	− 595	+ 9 753	− 2 724	+ 7 026 (+ 3 035)	+ 25 (+ 11)	+ 97 913 (+185 323)	+ 340 (+ 6
21	Berlin-Hamburger E. .	1882	446,41	204 599	73 500	484 975	719 115	1 385 614	3 104	10 972 525	24 797
	gegen	1881	+ 6,30	− 15 929	− 14 712	+ 28 295	− 66 323	− 11 106 (+ 17 400)	− 70 (− 5)	− 366 248 (−195 924)	− 966 (− 5
22	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1882	601,96	234 125	227 755	316 679	730 880	1 153 149	1 916	8 428 956	14 003
	gegen	1881	—	− 20 985	− 11 613	− 37 415	− 2 834	− 31 772 (−325 037)	− 52 (− 540)	+ 210 916 (+272 883)	+ 351 (+ 4
23	Dortm.-Gronau-Ensch.E.	1882	99,26	30 088	60 198	17 028	70 282	97 100	976	740 271	7 438
	gegen	1881	—	− 2 287	+ 11 161	− 188	+ 2 685	− 11 802 (+ 4 292)	− 119 (+ 44)	− 61 562 (+ 55 412)	− 619 (− 5
24	Holsteinische Marschb. .	1882	96,50	40 779	10 552	38 766	28 202	71 245	738	524 116	5 431
	gegen	1881	—	+ 514	− 2 896	+ 2 414	− 3 112	− 698 (− 3 076)	− 8 (− 32)	+ 23 619 (+ 14 323)	+ 245 (+ 1
25	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1882	130,43	105 243	53 264	141 359	210 978	374 587	2 872	2 545 986	22 489
	gegen	1881	+ 19,74	+ 23 767	+ 3 091	+ 19 911	+ 9 875	+ 28 240 (+ 37 370)	− 257 (− 174)	+ 219 547 (+265 610)	+1 471 (+1
26	Marienburg-Mlawkaer E.	1882	143,03	22 115	45 744	34 481	190 622	243 183	1 702	1 915 240	13 390
	gegen	1881	—	− 1 064	+ 15 438	+ 1 466	+ 65 780	+ 72 422 (+ 77 495)	+ 507 (+ 542)	+ 915 334 (+904 512)	+6 399 (+6
27	Nordhausen-Erfurter E.	1882	131,06	35 433	20 542	33 748	55 496	98 861	754	786 238	5 999
	gegen	1881	—	− 3 611	− 2 550	− 4 123	− 2 495	− 22 055 (− 14 880)	− 169 (− 114)	− 132 325 (−111 462)	−1 010 (−
28	Oels-GnesenerEisenbahn	1882	159,71	26 940	18 623	32 740	61 046	108 442	679	785 476	4 918
	gegen	1881	—	− 1 038	+ 2 656	− 190	+ 10 270	+ 10 080 (+ 9 974)	+ 63 (+ 62)	+ 36 885 (+ 38 062)	+ 231 (+
29	Ostpreussische Südbahn	1882	242,84	75 182	63 567	97 164	304 355	413 519	1 703	3 174 597	13 073
	gegen	1881	—	+ 5 835	+ 22 382	+ 17 370	+ 60 685	+ 74 623 (+146 256)	+ 307 (+ 602)	+ 1112229 (+1223336)	+4 580 (+5
30	Posen-Kreuzburger E. .	1882	203,70	29 620	38 680	41 899	128 679	182 905	898	1 291 363	6 340
	gegen	1881	—	+ 1 168	+ 6 271	+ 1 805	+ 30 316	+ 32 139 (+ 37 255)	+ 158 (+ 183)	+ 130 452 (+161 135)	+ 641 (+ 7
31	Rechte-Oder-UferEisenb.	1882	317,99	94 707	180 222	114 530	731 380	913 910	2 874	6 432 041	20 227
	gegen	1881	—	− 11 164	+ 22 411	− 22 758	+ 74 749	+ 57 991 (+ 71 830)	+ 182 (+ 226)	+ 156 077 (+217 643)	+ 491 (+
32	Schleswigsche Eisenb. .	1882	233,43	66 247	15 243	122 033	128 080	272 299	1 167	1 893 422	8 111
	gegen	1881	—	+ 917	− 644	+ 1 605	− 3 605	− 2 615 (− 4 536)	− 11 (− 19)	− 73 648 (− 16 952)	− 316 (−
33	Tilsit-Insterburger E. .	1882	53,82	12 167	9 414	17 493	23 824	48 004	892	356 485	6 624
	gegen	1881	—	− 153	+ 2 209	− 25	+ 1 872	+ 2 528 (+ 5 112)	+ 47 (+ 95)	+ 14 565 (+ 17 604)	+ 271 (+
34	Unterelbesche Eisenb. .	1882	105,40	39 039	3 347	53 815	15 106	70 321	667	434 604	4 123
	gegen	1881	+ 50,10	+ 14 806	+ 1 082	+ 34 849	+ 4 469	+ 40 002 (+ 40 019)	+ 119 (+ 119)	+ 296 349 (+296 659)	− 397 (−
35	Braunschweigische E. .	1882	344,34	—	—	264 521	565 195	839 352	2 438	5 997 332	17 417
	gegen	1881	—	—	—	− 4 956	− 30 193	− 31 716 (+ 17 337)	− 92 (+ 51)	− 158 487 (−168 871)	− 460 (−
36	Eutin-Lübecker Eisenb.	1882	33,00	21 702	3 545	18 744	10 385	32 591	988	202 901	6 149
	gegen	1881	—	+ 602	+ 295	+ 219	+ 1 192	+ 2 198 (+ 3 791)	+ 67 (+ 115)	+ 115 (+ 7 990)	+ 4 (+
37	Hessische Ludwigsbahn: a) nicht garant. Linien	1882	527,26	546 872	232 591	599 316	609 626	1 289 971	2 447	8 523 718	16 968
	gegen	1881	+ 55,68	+ 35 934	+ 16 765	− 13 950	+ 23 154	+ 45 441 (+ 95 579)	− 192 (− 86)	+ 519 353 (+628 467)	− 6 (+
	b) garantirte Linien .	1882	179,15	119 456	68 451	61 852	81 204	146 172	816	1 052 992	5 878
	gegen	1881	—	− 5 658	+ 2 173	− 3 251	+ 3 149	+ 3 (+ 5 893)	— (+ 33)	+ 88 695 (+ 93 586)	+ 495 (+
38	Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn .	1882	349,17	110 907	35 009	230 653	206 348	460 033	1 318	3 162 472	9 057
	gegen	1881	—	+ 5 920	+ 6 544	+ 10 891	+ 39 946	+ 53 020 (+ 54 731)	+ 152 (+ 157)	− 58 700 (− 11 170)	− 168 (−
39	Saal-Eisenbahn	1882	74,80	60 290	17 128	42 853	43 159	102 475	1 370	605 854	8 100
	gegen	1881	—	+ 8 180	+ 3 153	+ 1 145	+ 6 129	+ 13 543 (+ 16 152)	+ 181 (+ 216)	+ 33 004 (+ 50 460)	+ 442 (+
40	Weimar-Geraer E. . . .	1882	68,65	31 220	14 844	37 542	31 280	70 820	1 032	456 608	6 651
	gegen	1881	—	+ 745	+ 2 045	+ 657	+ 2 344	+ 2 750 (+ 4 722)	+ 40 (+ 69)	+ 18 370 (+ 31 184)	+ 267 (+
41	Wernshausen-Schmalkaldener E.	1882	7,00	2 799	5 042	1 232	4 892	6 524	932	40 684	5 812
	gegen	1881	—	− 73	+ 2 010	+ 219	+ 1 400	+ 1 629 (+ 1 751)	+ 233 (+ 250)	+ 8 335 (+ 9 140)	+1191 (+1
42	Werra-Eisenbahn . . .	1882	172,00	65 538	43 005	126 900	183 844	335 244	1 949	2 159 310	12 554
	gegen	1881	—	− 916	+ 5 901	+ 13 873	+ 16 290	+ 30 463 (+ 39 827)	+ 177 (+ 231)	+ 133 863 (+221 163)	+ 778 (+1
	Summa A. III.	1882	5 009,26	—	—	—	—	9 413 974	1 879	67 197 024	13 539
	gegen	1881	+ 131,82	—	—	—	—	+ 362 334 (+ 342 292)	+ 23 (+ 19)	+ 3164651 (+4190113)	+ 344 (+
	Summa A.	1882	29 082,41	—	—	—	—	75 807 216	2 607	549 165 486	18 937
	gegen	1881	+ 416,85	—	—	—	—	+1628817 (+4822196)	+ 19 (+ 130)	+19832543(+32146624)	+ 446 (+

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung.										
I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
Altenburg-Zeitzer E. . .	1882	25,15	18 422	35 789	7 578	54 694	70 712	2 812	521 706	20 744
gegen	1881	—	+ 1 924	— 146	+ 437	— 1 748	— 2 176 (— 26 884)	— 86 (—1069)	+ 12 887 (+ 32 926)	+ 513 (+1309)
Gaschwitz-Meuselwitzer	1882	27,79	14 000	20 627	5 664	25 764	37 111	1 335	330 001	11 875
Eisenbahn gegen	1881	—	+ 282	+ 204	+ 52	+ 575	— 2 051 (— 25 390)	— 74 (— 914)	+ 34 726 (+ 65 157)	+1250 (+2345)
Summa B. I.	1882	52,94	—	—	—	—	107 823	2 037	851 707	16 088
gegen	1881	—	—	—	—	—	— 4 227 (— 52 274)	— 80 (— 987)	+ 47 613 (+ 98 083)	+ 899 (+1853)
II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
Aachen-Jülicher E. . .	1882	28,97	17 571	62 358	4 359	43 773	56 298	1 943	426 532	14 723
gegen	1881	—	+ 996	+ 10 095	+ 274	+ 3 322	+ 1 412 (+ 2 372)	+ 48 (+ 82)	+ 24 628 (+ 28 121)	+ 850 (+ 970)
Altdamm-Colberger E. .	1882	122,13	17 582	3 643	22 851	14 796	39 536	324	125 533	2 715
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breslau-Warschauer E. .	1882	55,34	13 497	10 364	12 720	22 506	38 274	692	290 801	5 255
gegen	1881	—	— 1 420	+ 533	— 1 521	+ 2 260	+ 839 (+ 1 238)	+ 16 (+ 23)	+ 29 448 (+ 34 356)	+ 532 (+ 621)
Crefelder Eisenbahn . .	1882	59,89	46 672	5 689	15 734	7 298	25 806	431	199 630	3631
gegen	1881	+ 7,80	+ 10 873	+ 1 224	+ 4 668	+ 1 085	+ 8 221 (+ 8 221)	+ 93 (+ 93)	+ 65 735 (+ 65 735)	+ 746 (+ 746)
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	1882	24,50	12 170	10 190	6 600	14 960	23 160	945	145 820	5 952
gegen	1881	—	+ 1 819	+ 2 789	+ 738	+ 4 380	+ 5 122 (+ 6 050)	+ 209 (+ 247)	— 886 (+ 4 420)	— 86 (+ 181)
Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenb.	1882	78,80	31 576	2 073	30 594	8 986	40 278	511	259 050	3 287
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreis-Oldenburger E. .	1882	24,00	5 562	992	3 937	2 001	6 088	254	43 470	1 811
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Westholsteinische E. . .	1882	89,50	20 846	4 953	18 481	15 423	33 910	379	240 556	2 688
gegen	1881	—	+ 449	— 1 138	+ 1 136	— 118	+ 921 (+ 1 027)	+ 10 (+ 12)	+ 31 537 (+ 32 828)	+ 353 (+ 367)
Summa B. II.	1882	483,13	—	—	—	—	263 350	545	1 731 392	4 303
gegen	1881	+ 232,73	—	—	—	—	+ 102 417 (+ 104 810)	— 98 (— 88)	+ 578 515 (+ 593 513)	— 408 (— 347)
Summa B.	1882	536,07	—	—	—	—	371 173	692	2 583 099	5 674
gegen	1881	+ 232,73	—	—	—	—	+ 98 190 (+ 52 536)	— 208 (— 358)	+ 626 128 (+ 691 596)	— 901 (— 681)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 976.

8. Fahrplan.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Fahrplan der Lübeck-Travemünder Eisenbahn vom 15. October 1882 ab.

(Lübeck - Travemünde)

	Gemischte Züge			
	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.
Lübeck ab	8^{10}	1^{30}	4^{15}	$7^{\underline{30}}$
Dänischburg „	8^{29}	1^{49}	4^{34}	$7^{\underline{49}}$
Waldhusen „	8^{38}	1^{58}	4^{43}	$7^{\underline{58}}$
Pöppendorf „	8^{45}	2^{5}	4^{50}	$8^{\underline{5}}$
Travemünde an	9^{0}	2^{20}	5^{5}	$8^{\underline{20}}$

(Travemünde-Lübeck)

	Gemischte Züge			
	II. III.	II. III.	II. III.	II. III.
Travemünde ab	6^{15}	9^{15}	2^{40}	$6^{\underline{10}}$
Pöppendorf „	6^{26}	9^{27}	2^{52}	$6^{\underline{22}}$
Waldhusen „	6^{35}	9^{35}	3^{2}	$6^{\underline{30}}$
Dänischburg „	6^{43}	9^{43}	3^{10}	$6^{\underline{38}}$
Lübeck an	7^{4}	10^{5}	3^{32}	$7^{\underline{0}}$

Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Min. Morgens sind durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet.

Der Fahrplan der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn vom 1. Juni 1882 bleibt unverändert bestehen.

Lübeck, den 25. September 1882. Die Direction. (378)

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. Brosius & Koch, Die Schule für den äusseren Eisenbahnbetrieb, Verlag von Bergmann in Wiesbaden, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 77.

1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. October 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Die derzeitigen Verkehrsverhältnisse der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Die Verkehrsverhältnisse der Oesterreichich-Ungarischen Eisenbahnen gestalten sich im Allgemeinen recht günstig, da sowohl die Handels- als die Industriethätigkeit einen lebhaften und gesteigerten Güteraustausch zur Folge hat. Ganz besonders stark ist die Verkehrsbewegung auf den an den Cerealienexport vermittelnden Linien, nachdem die überaus reiche Ernte in Ungarn einen grossen Ueberschuss an Brodfrüchten lieferte, den man recht bald nach dem Auslande schaffen will. Der massenhafte Güterandrang auf den Ungarischen Stationen, zu dessen Bewältigung die vorhandenen Betriebsmittel weitaus nicht genügten, verursachte im August mehrfache Calamitäten, welche trotz der inzwischen requirirten bedeutenden Wagencontingente hinsichtlich der Stationen entlang der Königlich Ungarischen Staatsbahnstrecken in der Theissgegend noch immer nicht gänzlich behoben sind, zumal die Anfuhr auf die Verladeplätze anhaltend gross bleibt und andererseits die Leistungsfähigkeit der eingeleisigen Linien doch immer nur eine beschränkte sein kann. Für die Grösse des Cerealienexportes spricht die Thatsache, dass auf den den Verkehr mit Süddeutschland und der Schweiz hauptsächlich vermittelnden Linien der Kaiserin Elisabethbahn im August der Getreidetransit ab Wien über die drei Grenzstationen an der Bayerisch-Oesterreichischen Grenze, d. h. Passau, Simbach und Salzburg, die stattliche Ziffer von ca. 10 000 Wagenladungen erreichte. Zählt man hierzu den überaus starken Verkehr aus den Ungarischen Donaustationen zum Umschlag in Passau und Regensburg, sowie den ebenfalls aussergewöhnlich grosse Dimensionen angenommenen Getreideverkehr via Kufstein etc., so kann annähernd beurtheilt werden, welche Massen Ungarischen Getreides schon in den ersten Monaten nach der Ernte auf die Westeuropäischen Consumorte geliefert wurden. Dieser erfreuliche Umstand findet auch in den gesteigerten Einnahmen Ausdruck. Aber nicht allein die an der directen westlichen Verkehrsrichtung betheiligten Transportanstalten erfreuen sich eines aussergewöhnlichen Aufschwunges, es participiren daran, insoweit der Ungarische Export in Betracht fällt, auch die nach dem Norden führenden Schienenwege. Die bekannten Anstrengungen der Elberoute, welche in den billigen Frachtofferten der Oesterreichischen Nordwestschifffahrt gipfeln, haben den Güterzug sowohl nach den Binnenstationen an der Elbe, hauptsächlich aber nach Hamburg, an sich gerissen und der steigende Erfolg zeigt, dass gewisse Frachtreductionen noch immer im Stande sind, die Güter von einer bisher frequentirten Route zum grossen Theil abzulenken und überhaupt die Mobilmachung der Güter respective deren Austausch wesentlich zu fördern. Heute steht die Elbeschifffahrt in einem directen Concurrenzverhältnisse nicht allein mit anderen nach dem Nordwesten führenden directen und weitaus kürzeren Schienenwegen, sondern auch mit Fiume, in dessen Verkehrsgebiet, namentlich in Nordfrankreich und England, dieselbe siegreich eindringt. Angesichts dieser Verhältnisse und gedrängt durch das Streben Ungarns, die Verkehrsbewegung des eigenen Hafens stetig zu steigern, wird seitens der nach respective ab Fiume führenden Land- und Seeroute Alles gethan, um die Ungarischen Exportgüter über den genannten Hafen zu bringen, wozu eine ausserordentliche Ermässigung der Frachtraten vorgenommen worden ist, welche auch nicht ohne Wirkung blieb. Sowohl die Elberoute als jene via Fiume haben durch Herausgabe combinirter directer Tarife, sowie sonstiger Erleichterungen dem Handel die Basis zu festen Calculationen geboten und dadurch die Benutzung ihrer respectiven Linien plausibel gemacht. Gegenüber dem activen Vorgehen der Elbeschifffahrt verharrt der Rhein noch in einer gewissen Passivität, obschon durch combinirte Uebernahmetarife mit Umschlag in Gustavsburg und Mainz die Möglichkeit der Güterfrequenz geboten ist. Zum Theil mag das geringe Resultat dem Umstande zugeschrieben werden, dass die Elbe-Umschlagplätze via Bodenbach, Tetschen und Laube etc. an der Oesterreichisch-Deutschen Grenze liegen, also dem Endpunkte des an der Entwickelung des einschlägigen Verkehrs intensiv betheiligten Netzes der betreffenden Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen, welche solchergestalt die Heranziehung der Güter auf die Wasserroute durch specielle Frachtnachlässe begünstigen, während andererseits die Elbeschifffahrt, theils aus freiem Willen, theils gedrängt durch die Concurrenz der Schifffahrts-Compagnien untereinander, solche niedrige Frachtraten bemisst, die häufig das Niveau der Eigenkosten erreicht. Viel weniger actionsfähig ist natürlich die Rheinroute, deren Umschlagplätze inmitten des Netzes der Deutschen Eisenbahnen liegen, welche nach der dermaligen Lage der Dinge an dem thätigeren Eingreifen der Flussschifffahrt kein besonderes Interesse haben. Zudem ist der Güterverkehr auf dem Rhein sehr stark entwickelt und liefert fortwährend eine genügende Anzahl Frachtgüter, so dass die Nothwendigkeit eines übermässigen Herabdrückens der Schiffssätze sich nicht ergeben kann.

Vermöge der staatlichen Inbetriebnahme eines grösseren Eisenbahncomplexes in der Oesterreichischen Reichshälfte und der dadurch bewirkten Aenderung in der verkehrspolitischen Lage einerseits, sowie der verstärkten Ingerenz, welche die Ungarische Regierung auf die Privatbahnen und namentlich jene der mächtigen Oesterreichischen Staatseisenbahn - Gesellschaft, deren Zweitheilung als Thatsache gelten kann, gewonnen hat, vollzog sich eine wesentliche Verschiebung der seitherigen Verkehrsverhältnisse, welche noch verschärft wird durch die demnächst bevorstehende Vollendung einiger wichtiger Ergänzungsstrecken in Ungarn, worunter z. B. die der Eröffnung nahestehende Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, welche vermöge der bei Concessionsertheilung der Ungarischen Regierung auf Bemessung der Tarifsätze im Verkehr nach dem Ungarischen Seehafen, einen neuen und gänzlich unter staatlicher Einflussnahme stehenden Verfrachtungsweg nach Fiume eröffnet, dessen Verkehrsthätigkeit durch Erhöhung der Subvention an die Adria-Schifffahrt-Gesellschaft respective Vermehrung der Dampferfahrten nach den Westeuropäischen Häfen gesteigert werden soll. Auf allen nach dem Auslande führenden Transportlinien, inclusive der Donauschifffahrt, giebt sich derzeit eine fieberhafte Thätigkeit zur Heranziehung der Gütermassen kund, welche, indem sie die

Vereinigung der Schienen- mit den Wasserwegen anstrebt und durchführt, die bisher zwischen den einzelnen Verkehrsgruppen bestandenen Verträge über Theilung des Gütertransportes illusorisch macht und die vordem geübte Praxis der zügellosen Concurrenz wieder in Flor bringt.

Dass solche Zustände für die Dauer unhaltbar sind, steht ausser Zweifel und wird dies auch in den betreffenden Verkehrskreisen gefühlt, doch dürfte es noch einige Zeit dauern, bis auf Basis von neuen Verhandlungen geordnetere Verhältnisse eintreten, die wieder eine strengere Auftheilung der Verkehre mit sich führen werden. Insbesondere dürfte es schwer halten, der Action der Fluss- und Seeschifffahrt entgegenzutreten, zumal die vermöge der Concurrenzbestrebungen äusserst reducirten Frachtraten der Export- und Importthätigkeit Oesterreich-Ungarns sehr zu statten kommen, also allgemein einer sympathischen Beurtheilung sich erfreuen. Zum Glück ist, wie schon erwähnt, die Verkehrsentwickelung derzeit allgemein eine so intensive, dass der Ausfall der einzelnen Routen durch die Mehrverfrachtungen paralysirt wird. Mit dem Eintritt normaler Verhältnisse dürfte wohl auch die durchgreifende Regelung mancher schwebender Fragen, deren Lösung drängt, soweit thunlich durchgeführt werden.

Von der Gotthardbahn.

II.

Um einen Ausblick zu gewinnen über die künftige Entwickelung des Gotthardverkehres, muss man das Bild von unserem Verkehre mit Italien sich näher ansehen, welches die Reichsstatistik über das Vorjahr giebt. Es würde zu weit führen, wollten wir die dort befindlichen Ein- und Ausfuhrsummen alle addirt hier speciell aufführen. Es kommt uns hier nur darauf an, die hauptsächlichsten, quantitativ am höchsten stehenden Artikel zu notiren, um so auf die künftige Entwickelung des Frachtenverkehres eine Perspective zu eröffnen. Dabei brauchen wir wohl kaum besonders anzuführen, dass die bisher über Hamburg und Bremen aus- und eingegangenen Frachten hier nicht mit eingeschlossen sind, andererseits aber ein erheblicher Theil der Güter über die Brennerbahn nach wie vor seinen Weg nehmen wird. Es kommt für die kaufmännische Disposition natürlich der kürzere (billigere) Weg in Betracht, bezw. der Bestimmungsort der Waaren.

Wir werden also, um die Tabelle nicht zu sehr auszudehnen, zumeist nur diejenigen Waaren und Frachtsummen aufführen, welche 250 und mehr Doppelcentner betragen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die Gesammtsumme der unter dieser Zahl stehenden Waarenfrachten ebenfalls sehr bedeutend ist. Ueberdies möge man sich noch hier erinnern, dass die Belgischen, Holländischen und Englischen Frachten nicht mit aufgeführt sind. Und doch werden, nach einer alten wirthschaftlichen Erfahrung, trotz der Nähe der Häfen und billigen Schiffsgelegenheiten an den respectiven Küsten, die Frachten für Ober- und Mittelitalien, sobald die Conjunctur flotter ist, die meisten einigermassen werthvolleren Güter den Bahnweg wählen, um rechtzeitig am Markte zur Stelle zu sein. Das wird in flotten Zeiten selbst für den Levante- und Indischen Handel gelten.

Im nachstehenden Frachtenverzeichniss sind die Summen Doppelcentner, das Jahr ist das abgelaufene von 1881. Ueber 250 Doppel- oder 500 einfache Centner kamen und gingen

	aus Italien Doppelctr.	nach Italien Doppelctr.		aus Italien Doppelctr.	nach Italien Doppelctr.
Düngemittel . . .	713	610	andere Sammete u. Gardinen etc. . .	—	6 749
Baumwolle, roh . .	99 739	—	Strumpfwaaren . .	—	986
Baumwollengarn .	—	4 368	andere Baumwollenwaaren	—	797
Zeug u. Sammete .	—	1 457	Blei	270	—

Der Deutsche Export von Chemikalien nach Italien ist sehr bedeutend, gerade unsere chemische Branche ist ja in Folge der hohen Entwickelung unserer Wissenschaft zu ausserordentlicher Entwickelung gelangt. Nur einige Farbwaaren, Weinstein, Weinhefe und einen nicht unbedeutenden Posten Schwefel (41 868 Doppelcentner) sendet uns Italien als Ausgleichung, während unser Export dahin um 25 000 Doppelctr. herum schwankt. Die grössten Quantitäten stellt Deutschland in Kali (7 010) und Salpeter (2 927). Der Schwefel (aus Sizilien) dürfte so ziemlich ausschliesslich per See gehen.

In den Bodenproducten kehrt sich die Rolle um, hier sind wir fast ausschliesslich Empfänger der Frachten; Italien sandte uns im genannten Jahre in Doppelcentnern

Weizen	6 033	Malz	1 201
Roggen	2 005	Kleesaat	9 462
Hülsenfrüchte	278	Kartoffeln	12 283
Mais	1 901	frisches Obst	8 284

Unser Glasexport nach Italien zeigt ausserordentliche Verhältnisse, indem nicht weniger als 36 928 Doppelctr. dahin gingen. Ebenso führen wir über 5 000 Doppelctr. an Häuten und Fellen aus, dagegen sendet Italien über 10 000 Doppelctr. an Hölzern, während wir ihm die gleiche Quantität theils roh, theils verarbeitet zurückgeben, weiter an 2 000 Doppelctr. musikalischer Instrumente. Unsere Ausfuhr betrug ferner

26 775 D.-Ctr. an Locomotiven,	25 776 D.-Ctr. an anderen Maschinen,
32 „ „ Locomobilen,	673 Stück Eisenbahnfahrzeuge
2 199 „ „ Dampfkesseln,	

im Werth von 1 683 000 *M.*

Die Stärke unserer Wäscheindustrie ist bekannt, sie führte an 1 080 Doppelctr. aus. Weiter wurden exportirt in Doppelcentnern

Tabakblätter	11 000	Bier	2 500
Stearin	3 400	Branntwein	29 000
Leder und Lederwaaren	6 000	Käse	4 700
Leinen-Garne u. -Waaren	2 000	Cichorien	10 700

während wir von dort in Doppelcentnern

Wein und Most	21 000	Mandeln	14 844
Zucker	7 505	Olivenöl	43 000
Eier	12 968	Reis	4 783
Seide	3 119	Mehl	2 000
Rosinen	19 258		

dagegen bekamen.

Bezeichnend ist, dass Deutschland, das in der Cultur so ungleich jüngere Land, Italien nicht nur mit musikalischen Instrumenten, sondern auch mit Papierartikeln aller Art versorgt (fast 3 000 Doppelctr.). Nicht minder ist es interessant, dass noch im Jahre 1880 die gesammte Jahresausfuhr an Kohlen nur 960 Doppelctr. betrug, während gleich im ersten Monat nach der Bahneröffnung das Vierfache den Gotthard passirte. Unsere Thonwaaren-Industrie sandte in diese alte Wiege der Gewerbekunst über 5 000 Doppelctr. In Rohwollen und Wollengarn geben und nehmen wir so ziemlich das gleiche Quantum (gegen 3 500 Doppelctr.), dagegen senden wir an Wollstoffen 12 380 Doppelcentner!

Dies ein gedrängtes Bild der Vergangenheit, aus dem die meisten Leser die Berechtigung ableiten werden, für die gedeihliche Entwickelung der Bahn in den nächsten Jahren günstige Schlüsse ziehen zu dürfen.

Es wird Jeder, der die von uns gegebene Statistik über unsere schon ganz bedeutenden Verkehrsverbindungen mit Italien mit Interesse verfolgt hat, klar die verheissungsvollen Chancen erkannt haben, die sich jetzt auf der abgekürzten Route unserer Industrie und somit den Linien vom Rhein und einem Theile Norddeutschlands bieten. Bei jedem grossen internationalen neuen Transportwege treten Pessimisten auf, ganz wie bei kleineren neuen Routen. Es fällt mir bei solchen Lamentationen immer die Mittheilung des verstorbenen Directors der Leipzig Dresdener Bahn, Friedrich Busse, ein, dem von den ersten Kaufleuten der Stadt ziffermässig bewiesen wurde, dass zwischen Leipzig und Dresden gerade nur $^1/_7$ der Fracht vorhanden sei von derjenigen Frachtmasse, welche die Linie zu ihrer Erhaltung brauche! Beim Suezcanal bewiesen Englische Pessimisten dasselbe. Das Resultat (die Frequenz) des Canals ist heute bereits so bedeutend, dass man sagen darf: Ohne die von Jahr zu Jahr gewachsene Wichtigkeit dieser Verkehrsstrasse, die ja binnen der nächsten Jahre einen sehr erheblichen Einfluss auch auf den Verkehr via Gotthard ausüben wird, wäre der Krieg in Egypten von den Engländern nicht unternommen worden. In Deutschland und der Schweiz wird von den Pessimisten behauptet, dass die Gotthardroute nur für West- und Südwest-Deutschland Werth habe, da für das übrige Deutschland die Brennerlinie nach wie vor die Frachten behalten werde. Der Irrthum liegt auch hier darin, dass man das Verkehrsgesetz übersieht, dass die Waare denjenigen Weg wählt, welcher ihr, ist die Frachtdifferenz nicht allzu bedeutend, das schnellere Eintreffen am Bestimmungsplatze sichert. Bei der heutigen abhetzenden Concurrenz entscheidet dieses Moment für die Mehrzahl der Geschäfte, es entscheidet dasselbe Moment ja auch im Kampfe zwischen Schiff und Eisenbahn. Als der Unterzeichnete an der Rigaer Börse gelegentlich eines Vortrages prophezeite, dass Getreide, Saat, Flachs etc. aus dem innern Russland mehr und mehr den Schienenweg festhalten werde, während im Hafen viele Schiffe trotz billiger Conditionen vergeblich auf Frachten warten würden, schüttelte man damals ungläubig den Kopf. Heute gehen bekanntlich, wenn die Conjunctur lebhafter, der Preisstand der Producte im Steigen begriffen ist, grosse Mengen jener Rohproducte auf den Schienen weiter bis zu den Deutschen, ja selbst bis an die Holländischen und Belgischen Häfen, trotz der Frachtvertheuerung! Die Engländer hielten für die Frachten nach Australien den Suezcanalweg für unbenutzbar, mindestens für nicht vortheilhaft. Das pure Gegentheil ist eingetreten, ja die Entwickelung ist rapid, wie folgende Daten zeigen: Es gingen durch den Canal nach Australien:

1877	2 Schiffe mit	7 356 t brutto und	417 Passagieren
1878	27 „ „	66 029 „ „ „	3 509 „
1879	42 „ „	101 502 „ „ „	6 865 „
1880	60 „ „	(?) „ „ „	(?) „

Der Prophet wird immer, also auch bei Zukunftsverhältnissen der Gotthardbahn, einem überlegenen Lächeln Ungläubiger begegnen; treten die vorausgesagten Chancen ein, so — „hat das ja Jedermann erwartet“.

Viele von den werthvolleren und alle Eilfrachten Englands, Belgiens, Hollands und Westdeutschlands im Verkehr mit Hinterasien und Australien werden den Gotthardweg wählen, und wenn augenblicklich die Englisch-Indische Post noch nicht vom Montcenis auf den Gotthard übergeleitet ist, so können ja leicht politische Gründe gerade jetzt mitwirken, wo Frankreich aus gutem Grunde bei Stimmung zu erhalten ist.

Im Allgemeinen werden bei ruhiger, noch mehr bei flauer Lage des Marktes einerseits die Tarife, andererseits die Meilenzahl für die Frachten entscheiden. Was zuerst die Weg-(Meilen-)Abkürzung anlangt, so ergeben sich folgende Verhältnisse bezw. Entfernungen in Kilometern:

		via Gotthard	via Brenner	via Montcenis
Von Berlin nach	Verona	1 334	1 075	—
	Brescia	1 265	1 144	—
	Bergamo	1 221	1 193	—
	Mailand	1 169	1 240	—
	Genua	1 314	1 381	—
	Bologna (Brindisi)	1 385	1 226	—
Von Hamburg nach	Verona	1 409	1 297	—
	Brescia	1 340	1 366	—
	Bergamo	1 296	1 415	—
	Mailand	1 244	1 462	—
	Genua	1 390	1 603	—
	Bologna (Brindisi)	1 460	1 448	—
Von Bremen nach	Verona	1 340	1 266	—
	Brescia	1 271	1 355	—
	Bergamo	1 227	1 384	—
	Mailand	1 175	1 431	—
	Genua	1 320	1 572	—
	Bologna (Brindisi)	1 391	1 417	—
Von Frankfurt nach	Verona	863	811	—
	Brescia	794	880	—
	Bergamo	750	929	—
	Mailand	698	976	—
	Genua	843	1 117	—
	Bologna (Brindisi)	914	962	—
Von Köln nach	Verona	1 025	983	1 311
	Brescia	956	1 052	1 242
	Bergamo	912	1 101	1 198
	Mailand	860	1 148	1 146
	Genua	1 005	1 289	1 217
	Bologna (Brindisi)	1 075	1 134	1 385

Die Tabelle zeigt in interessanter Weise die Chancen der einzelnen Routen gegen einander, wenn zunächst abgesehen wird von allen besonderen Factoren, welche im Verkehr mächtiger sind, als die Meilendifferenz.

Nach Verona, Brescia, Bergamo und Bologna (Hafen Brindisi) ist der Weg über den Brenner für Norddeutschland der kürzere, theilweise sogar bis dritthalb hundert Kilometer. Es wird wohl Niemand beikommen, der Brennerbahn ihre bleibende Bedeutung für Nord- und Nordost-Deutschland abzusprechen. So beträgt, um nur mit wenigen Zahlen auf Verona zu exemplificiren, die Differenz zu Gunsten des Brenners:

zwischen Verona und	Berlin	259 km
„ „ „	Lübeck	142 „
„ „ „	Hamburg	142 „
„ „ „	Bremen	72 „
„ „ „	Köln	42 „
„ „ „	Frankfurt	52 „

Die Gotthardroute ist selbstverständlich für West- und Süd-west-Deutschland am wichtigsten, von hier fallen ihr die Frachten von selber zu. Aber auch für Nord- und Nordost-Deutschland ist für alle nach den nordwestlichen Häfen Italiens gerichteten Frachten die Gotthardlinie von entscheidender Bedeutung. Der Hafen von Genua wird seine alte, seit den letzten 3 Jahrhunderten sehr herabgegangene und in neuerer Zeit durch Brindisi (Hafen für Verschiffung nach Egypten) noch mehr geschwächte Bedeutung wahrscheinlich schon im nächsten Jahrzehnt mehr als wieder eingeholt haben. Die Italienische Regierung hat das auch richtig erkannt und anerkennungswürdig sehr bedeutende Hafenverbesserungen und Erweiterungen vorgenommen.

Wir geben nun auch einige Entfernungsdifferenzen zu Gunsten des Gotthard (gegenüber dem Brenner):

Berlin-Mailand	71 km
„ -Genua	67 „
Hamburg-Brescia	26 „
„ -Bergamo	119 „
„ -Mailand	218 „
„ -Genua	213 „

Für das westliche Deutschland sind die Differenzen natürlich noch günstiger. (J. Fr.)

Vereins-Nachrichten.

Eröffnung der Verrechnungsstelle „Budapest St.-E.-G. Lagerhäuser“. Nach einer Mittheilung des Präsidiums des Directoriums der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wird am 1. k. Mts. eine, die Bezeichnung: „Budapest St.-E.-G. Lagerhäuser“ führende Verrechnungsstelle eröffnet werden, welche zur Abfertigung aller jener Gütersendungen dient, die in den Budapester Lagerhäusern der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft zur Einlagerung kommen oder reexpedirt werden sollen.

Für alle bei dieser Verrechnungsstelle abzufertigenden Sendungen werden die Tarifsätze der Station Budapest (Oesterreich. St.-E.-G.) zur Anwendung kommen.

Eröffnung von Theilstrecken der im Bau befindlichen Eisenbahn Blumenberg-Eilsleben.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg theilt uns mit, dass von der vorerwähnten Linie die Theilstrecken

a) von Blumenberg bis Klein-Wanzleben mit den Stationen Gross-Wanzleben und Klein-Wanzleben,

b) von Eilsleben bis Seehausen mit der Station Seehausen bei Wanzleben,

und zwar erstere am 5. October cr., letztere am 15. October cr. für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Eil- und Frachtstückgut-Verkehr findet auf den vorgenannten Strecken bis auf Weiteres nicht statt.

Die Strecke ad a schliesst in Blumenberg an die Strecke Magdeburg-Oschersleben, die Strecke ad b in Eilsleben an die Strecke Magdeburg-Helmstedt/Schöningen an.

Die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen betragen

zwischen Blumenberg und Gross-Wanzleben	4,29 km
„ Gross-Wanzleben und Klein-Wanzleben	6,02 „
„ Eilsleben und Seehausen bei Wanzleben	7,70 „

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 2. October 1882. (Politische Wochenschau. Landespolizeiliche Abnahme des Strecke Höngen-Jülich und Graudenz-Culmsee. Fortsetzung der Feldabahn. Bilanz der Rhein-Nahebahn. Vermehrung des Eisenbahn-Betriebsmaterials. Einwirkung der verstaatlichten Preussischen auf die Sächsischen Bahnen. Die akademisch-fachwissenschaftliche Vorbildung für die höheren Beamten des Staat-Eisenbahndienstes. Deutsch-Italienischer Congress in Rom über einen internationalen Brenner-St. Gottharddienst. Uebersicht der Betriebseinnahmen Deutscher Eisenbahnen im Monat August.)

Mittelst Verfügung des Ministers des Innern ist die Wahl der Wahlmänner auf den 19. October und die der Abgeordneten zum Preussischen Abgeordnetenhause am 26. October anberaumt worden; der Wiederbeginn der Bundesrathssitzungen ist auf den 16. October festgesetzt. Durch diese beiden Thatsachen darf die politische Action, welche so lange gruht hatte, als wiedereröffnet angesehen werden und haben sich demgemäss Herr v. Bötticher, der Staatssecretär des Innern, und Herr v. Puttkammer, der Preussische Minister des Innern, bereits nach Varzin begeben, um mit dem Herrn Reichskanzler die nothwendigen Vereinbarungen zu treffen. Hinsichtlich der Egyptischen Angelegenheiten ist der erste Schritt zur Anbahnung der internationalen Verständigung über die Zukunft Egyptens bereits geschehen, indem England den Europäischen Cabinetten die Grundzüge seines Egyptischen Programms in einem allerdings streng vertraulichen Circular mitgetheilt hat. Die Europäischen Cabinette sind ausnahmslos damit einverstanden, England, welches sich als Friedensstifter am Nil bereits mit Erfolg legitimirt hat, mit weitgehenden Vorrechten auszustatten; man nimmt an, dass dadurch dem Wiedervorkommen anarchischer Zustände in Egypten dauernd vorgebeugt werde.

Die Strecke Höngen-Jülich der Aachen-Jülicher Industriebahn ist am 25. September polizeilich abgenommen worden; am 1. October wurde diese Strecke dem Verkehr übergeben. Die Strecke Graudenz-Culmsee der Weichselstädtebahn wird am 8. October landespolizeilich abgenommen werden.

Die Ausarbeitung eines Projectes der Fortsetzung der Feldabahn von Vacha durch das Ulsterthal nach Buttlar und Geisa ist laut Uebereinkommen vom 12. August d. J. von der Grossh. Sächsischen Regierung der Locomotivfabrik Krauss & Co. zu München-Linz a/D., Erbauer und Betriebspächter der Feldabahn, übertragen und von letzterer Herr Ingenieur Th. Lechner, Betriebsleiter der Feldabahn, mit den bezüglichen Arbeiten betraut worden.

Der Verwaltungsausschuss der Rhein-Nahebahn hat, wie die „Frankfurter Börsen- und Handels-Ztg.“ meldet, die per 31. März 1882 abschliessende Bilanz der genannten Bahn nur unter dem Vorbehalt genehmigt, dass es ihm in Verfolg seiner früheren Auffassung und in Gemässheit der ergangenen Urtheile zweifelhaft erscheinen müsse, ob nicht eine Berücksichtigung der Bauzinsen hätte erfolgen müssen.

Ueber die Vermehrung des Eisenbahn-Betriebsmaterials wird der „National-Zeitung“ unterm 24. September aus Dortmund geschrieben: Bekanntlich hat die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) im Laufe dieses Jahres ihren Wagenpark um mehrere tausend Güterwagen vermehrt, um einen Mangel an Fahrmaterial zeitig vorzubeugen. Neuerdings hat dieselbe zu demselben Zweck mehr als 1 000 Gütewagen von der Compagnie auxiliaire zu Paris angeliehen. Der grösste Theil dieser Wagen kursirt bereits auf der unter der Verwaltung der genannten Direction stehenden Bahn und wird der Rest in den nächsten Tagen ankommen. Es wird somit die Calamität des Wagenmangels im kommenden Winter nicht wiederkehren.

Eine Correspondenz aus dem Königreich Sachen, welche, wie vielfach angenommen wird, aus Kreisen stammt, welche der Sächsischen Regierung nahe stehen, ist in dem offiziellen Organ der Württembergischen Regierung, dem „Staatsanzeiger für Württemberg“ abgedruckt worden, es heisst dort: „Vom 1. Januar 1883 ab werden die Preussischen Staatsbahnankäufe ihre volle Rückwirkung auf die Sächsischen Staatsbahnen, deren Verkehr jetzt in erfreulichem Aufschwung begriffen ist, ausüben. Zwar werden Verhandlungen zwischen Preussischen und Sächsischen Bevollmächtigten stattfinden, welche die künftig einzuschlagenden Anschlüsse des Sächsischen Verkehrs angeben. Da jedoch die auf 20 pCt. des zurückzulegenden Weges festgesetzte Umwegsgrenze in nicht seltenen Ausnahmefällen noch überschritten worden ist, so dürften die Sächsischen Bahnen einen beträchtlichen Verkehrsausfall zu gewärtigen haben, da sich der gesammte Schlesisch-Thüringische Verkehr auf den Linien Kohlfurt-Eilenburg-Halle oder Leipzig und in einigen Jahren nach Vollendung der Verbindungslinie Stockheim-Eichicht der Norddeutsch-Bayerische Verkehr auf der Linie Halle-Gera-Stockheim mit völliger Umgehung des Sächsischen Gebietes bewegen wird.“

Hinsichtlich der fachwissenschaftlichen Vorlesungen über Eisenbahnwesen auf welche bereits in No. 71 aufmerksam gemacht wurde, theilt der „Staatsanzeiger“ folgende weiteren Notizen mit: „Die Vorträge über Eisenbahnrecht haben den Zweck, von der allgemeinen rechtswissenschaftlichen Grundlage ausgehend, die auf der eigenthümlichen Natur der Eisenbahnen beruhenden Rechtsverhältnisse und Rechtsgrundsätze auf dem Gebiete sowohl des öffentlichen wie auch des Privatrechts zu entwickeln. Den Vorlesungen über die Nationalöconomie fällt die Aufgabe zu, den wirthschaftlichen Charakter der Eisenbahnen, ihren Einfluss auf die gesammte nationale Wirthschaft und die sich hieraus ergebenden Folgerungen für Eisenbahnpolitik und Eisenbahnverwaltung zu untersuchen und hierbei den vorzugsweise wichtigen Verwaltungszweig, das Tarifwesen der Eisenbahnen einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen. Neben diesen mit den akademischen Vorträgen auf dem Gebiete der Rechtswissenschaft und Volkswirthschaftslehre in unmittelbarem Zusammenhange stehenden Disciplinen ist es für nothwendig erkannt worden, die Vorlesungen auch auf den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen zu erstrecken, ohne deren Kenntniss auch das genügende Verständniss ihrer rechtlichen und wirthschaftlichen Beziehungen und Verhältnisse nicht möglich ist. Die Betriebslehre wird die Einrichtungen der Eisenbahnanlage nebst ihrem Zubehör, sowie die Einrichtungen, die Leitung und Durchführung des Bahnbetriebes auch dem nicht technisch vorgebildeten Zuhörer zur Anschauung und zum Verständniss zu bringen haben. Die Vorträge über Verwaltung müssen sich bei der Mannigfaltigkeit der bei den verschiedenen Bahnen bestehenden Einrichtungen auf die Betrachtung der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung beschränken. Ihnen liegt die Aufgabe ob, den gesammten Haushalt der Preussischen Staatsbahnen, die Beschaffung der sämmtlichen Bedürfnisse, die Fürsorge für das erforderliche Personal, das gesammte Buch-, Rechnungs- und Etatwesen, insbesondere aber auch die Einrichtungen des gesammten Transportbetriebes vor Augen zu führen. Jede der bezeichneten 4 Vorlesungen wird bei einer wöchentlichen Zahl von höchstens drei Stunden im Laufe eines Semesters beendet werden“.

Um über einen internationalen Brenner-St. Gotthardtdienst zu berathen, soll, wie das „Pariser Börsenblatt“ meldet, am 8. October in Rom ein Congress von Repräsentanten Deutsch-Italienischer Eisenbahngesellschaften eröffnet werden, auf demselben werden 40 Gesellschaften vertreten sein.

Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat August d. Js. ergiebt für die 53 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten: (Die Preussichen Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen sind dabei als ein Bahncomplex betrachtet, weil durch die am 1. April v. Js. eingetretene veränderte Bezirkseintheilung ein Vergleich bei den einzelnen Verwaltungsbezirken nicht durchweg zu ermöglichen war.) Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im August d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 393,55 km Betriebslänge) bei 33 Bahnen mit zusammen 24 315,81 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 5 077,74 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 1 Bahn mit 179,15 km unverändert, bei 29 Bahnen mit zusammen 22 236,04 km höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 6 978,36 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 393,55 km Betriebslänge) bei 42 Bahnen mit zusammen 25 438,41 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 3 955,14 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 37 Bahnen mit zusammen 22 879,60 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 6 513,95 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende August d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres im Ganzen (mit 29 393,55 km Betriebslänge) bei 40 Bahnen mit zusammen 26 511,28 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 2 882,27 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 35 Bahnen mit zusammen 24 141,88 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 5 251,67 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 393,55 km Betriebslänge) bei 42 Bahnen mit zusammen 26 673,08 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 2 720,47 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 39 Bahnen mit zusammen 25 042,72 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 4 350,83 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende August d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 701 428 600 ℳ (230 407 900 ℳ Stammactien, 93 645 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 377 375 700 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 3 209,99 km, so dass auf je 1 km 218 514 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende August d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 039 396 843 ℳ (402 194 850 ℳ Stammactien, 152 556 900 ℳ Prioritäts - Stammactien und 484 645 093 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 5 569,70 km, so dass auf je 1 km 186 616 ℳ entfallen.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Die der gleichnamigen Gesellschaft gehörende 26,05 km lange normalspurige Secundärbahn wurde am 23. Januar 1880 concessionirt und am 15. Juni desselben Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben. Das von der Gesellschaft beschaffte Actiencapital belief sich auf 690 000 ℳ, welchem die Grossherzoglich Mecklenburgische Regierung aus Landesmitteln nach Bewilligung der Stände noch 521 000 ℳ als unverzinsliche Beinülfe à fond perdu hinzufügte. Von dem so vorhandenen Baucapital von 1 211 000 ℳ wurde für 1 000 000 ℳ der Bau hergestellt, für 150 000 ℳ die Betriebsmittel beschafft und vom Rest die Kosten des Grunderwerbs und die Verwaltungskosten der Gesellschaft bestritten.

Die Erwerbung des Grund und Bodens wurde vom Gesellschaftsvorstande bewirkt, während der Bau der Bahn und die Lieferung der Betriebsmittel dem Bau- und Betriebsunternehmer H. Bachstein in Berlin gegen eine Pauschalentschädigung von 1 150 000 ℳ übertragen wurde; an denselben ist auch der Betrieb der Bahn auf 10 Jahre gegen eine jährliche Pachtsumme von 20 700 ℳ (ca. 3 pCt. von 690 000 ℳ Actiencapital) verpachtet, unter der Bedingung, dass wenn der Bruttoertrag der Bahn die Summe von 130 000 ℳ übersteigt, der Betriebspächter den Ueberschuss zur Hälfte an die Gesellschaft insoweit abzugeben hat, bis eine 4 pCt. Verzinsung eines Capitals von 730 000 ℳ erreicht ist. Ausserdem hat der Betriebspächter jährlich 8 000 ℳ in den Erneuerungsfond und 1 000 ℳ zum Reservefond zu zahlen.

Die Betriebsresultate des ersten Jahres waren sehr befriedigend; der Bruttoertrag überstieg die Summe von 130 000 ℳ um 4 698 ℳ.

Befördert wurden 51 391 Personen und hierfür, sowie für Gepäck- und Hundebeförderung 61 824 ℳ vereinnahmt. Im Güterverkehr wurden 23 861 t befördert und hierfür eine Einnahme von 69 001 ℳ erzielt. Die Gesammteinnahme belief sich auf 134 698 ℳ, die Gesammtausgabe dagegen auf 76 185 ℳ, demnach der Ueberschuss auf 58 513 ℳ Dieser wurde wie folgt vertheilt: an die Actiengesellschaft a) Einlage in den Erneuerungsfond 8 000 ℳ, b) in den Reservefond 1 000 ℳ, c) 20 700 ℳ = 3 pCt. des Anlagecapitals als Pacht, und d) die Hälfte der Einnahme über 130 000 ℳ = 2 349 ℳ; ferner an den Betriebspächter

H. Bachstein: Rücklage für die Beamten-Unfallversicherung 3 600 ℳ, Deckung von Zinsverlusten bei den Betriebsmitteln 3 000 ℳ, Betriebsüberschuss 19 864 ℳ

Parchim-Neubrandenburg.

Die Vorarbeiten für diese Bahn sind nunmehr unter Leitung des Bauraths Wollheim - Neumünster vollendet. Die Bahn erhält eine Länge von 115 km und ist auf 6 670 000 ℳ = 58 ℳ pro Kilometer incl. Grunderwerb und Betriebsmittel veranschlagt. Sie geht von Parchim, dem Endpunkte der Ludwigslust-Parchimer Bahn über Rom (Haltestelle), Stadt Lübz (Station), Passow (H.), Karow (Kreuzungsstation mit der Güstrow-Plauer Bahn), Stadt Malchow (St.), Nossentin (H.), Jabel (H.), Stadt Waren (Kreuzungsstation mit der Malchen-Warener Bahn), Plasten (H.), Möllhagen (H.), Stadt Penzlin (St.), Wülkenzin (H.) nach der Stadt Neubrandenburg, woselbst sie sich an die Friedrich-Franz- und Nordbahn anschliesst.

Die Vorarbeiten sollen dem im Herbst zusammenkommenden Landtage vorgelegt werden, zwecks Bewilligung der üblichen Subvention.

Friedrichrodaer Bahn.

Der Betrieb der dem Staat Sachsen-Coburg-Gotha gehörigen und von ihm an den Bau- und Betriebsunternehmer Herrmann Bachstein in Berlin verpachteten Bahn ist im Jahre 1881 ohne jede Betriebsstörung regelmässig durchgeführt worden. Die Bahn hat einen Specialtarif, der im Personenverkehr etwa um 50 pCt., im Güterverkehr um 25 bis 33⅓ pCt. höher ist als derjenige der Vollbahnen. Es wurden 126 257 Personen befördert, 652 weniger als im Vorjahr und hierfür sowie im Gepäckverkehr 61 413 ℳ gegen 61 158 ℳ in 1880 vereinnahmt. Befördert wurden ferner 10 995 t Güter (+ 302 t) und dafür eingenommen 22 308 ℳ gegen 21 039 ℳ im Vorjahre. Die Gesammteinnahme betrug 88 418 ℳ; die Ausgabe 51 529 ℳ; der Ueberschuss 36 888 ℳ — Von diesem erhielt die Thüringische Bahn 2 500 ℳ für Benutzung des Bahnhofes Fröttstedt; die Gothaische Regierung für den Erneuerungs- und Reservefonds 4 000 ℳ; dieselbe als 3 pCt. Zinsen (Pacht) von 616 700 ℳ Anlagecapital der Bahn und des Gasthofes in Waltershausen 18 720 ℳ; Eisenbahnsteuer 1 071 ℳ; der Betriebspächter Bachstein: a) Amortisation seiner Betriebsmittel 3 939 ℳ (circa 4 pCt. von 92 894 ℳ); b) für Verzinsung seines Betriebscapitales 6 657 ℳ (ca. 7 pCt. von 92 894 ℳ) An Betriebsmitteln waren 2 Krauss'sche Tendermaschinen, 7 Personenwagen, 1 vereinigter Post- und Gepäckwagen, 2 gedeckte und 10 offene Güterwagen vorhanden.

Personal-Nachrichten.

Württemberg. Der Finanzassessor Balz, rechtskundiges Mitglied der Generaldirection der Staatseisenbahnen, ist unter Beförderung zum Finanzrath zum Canzleidirector des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für Verkehrsanstalten, ernannt und dem Finanzassessor Klett bei der Ministerial-Abtheilung der Verkehrsanstalten, unbeschadet seiner ferneren Belassung in seiner Dienstleistung bei dem Ministerium, die Stelle eines rechtskundigen Assessors bei der Generaldirection der Staatseisenbahnen verliehen worden.

Betrieb Bayerischer Staatsbahnen im August 1882.

München, den 27. September 1882.

⊙ Während der letzten Jahre haben die Ergebnisse der Königlich Bayerischen Staatsbahnen in Bezug auf Personenfrequenz immer das übereinstimmende Resultat geliefert, dass in den Monaten Januar und Februar stets je über 700 000 Personen, März über 800 000, April etwas über 900 000 befördert wurden. Vom Monat Mai an bis September war stets die Frequenz über 1 Million und im Monat October fiel sie wieder auf über 900 000, November 800 000 und December über 700 000 Personen. Auch heuer ist das Ergebniss wieder dasselbe, wenigstens was die bisherigen Monate betrifft. Von den frequentesten Monaten in Mitte des Jahres schwingt sich der Monat August zur höchsten Frequenzziffer auf. So z. B. August 1880 1 436 804, August 1881 1 370 156 Personen. Nur der heute erschienene Monatsausweis für August zeigt zwar gegen das Vorjahr eine bessere Ziffer, allein sie bleibt gegen die des Jahres 1880 zurück, denn es sind im August 1882 nur 1 413 031 Personen befördert worden. Dagegen ist die Zahl der beförderten Güter im August 1882 mit 612 206 850 kg eine solche, welche im Jahre 1881 gar nicht und im Jahre 1880 nur einmal (October) übertroffen wurde. Das finanzielle Ergebniss aus dem Personenverkehr war das bisher günstigste. Die 1 436 804 Personen des August 1880 haben nur 3 659 208 ℳ eingebracht, die 1 413 031 Personen des August 1882 dagegen 3 843 048 ℳ Ebenso gestaltet sich im heurigen August die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 5 014 144 ℳ, eine Ziffer, die bisher nur einmal während der letzten Jahre (November 1880) mit 5 016 784 ℳ übertroffen wurde. Aus all diesen Anzeichen ergiebt sich die sehr angenehm lautende Gesammteinnahme von 8 857 192 ℳ für den Monat August 1882, welche ein Mehr von 1 136 938 ℳ gegen denselben Monat des Vorjahres ergiebt. Die Gesammt-Einnahmeziffer (Januar bis ult. August) beträgt 51 669 344 ℳ, gegen das Vorjahr mehr 2 725 112 ℳ, gegen das Jahr 1880 sogar ein Mehr von 4 163 240 ℳ Die Betriebslänge mit 4 252 km ist dieselbe, welche in den Monaten Juni und Juli war und gegen das Vorjahr nur 55 km mehr beträgt.

Italienische Correspondenz.

Eisenbahnetat für 1883. Nach dem kürzlich vom Finanzminister dem Vorstand der Deputirtenkammer vorgelegten Voranschlage für das Jahr 1883 wird mit Rücksicht auf das stetige Steigen des Verkehrs eine Zunahme der Einnahmen der Italienischen Staatseisenbahnen um 4 300 000 Lire gegen 1882 angenommen. Für die neuen Eisenbahnbauten ist im Extraordinarium des Etats eine Summe von 89 233 807 Lire vorgesehen; dieser Betrag soll beschafft werden durch Ausgabe von 72 Millionen in Rente, der Rest wird gedeckt durch die Beiträge der bei den Eisenbahnbauten betheiligten Provinzen, Gemeinden etc.

Staatsvertrag mit den Südbahnen. Nach dem von der Staatsregierung mit der Gesellschaft der Italienischen Südbahnen abgeschlossenen Vertrage läuft am 31. December 1882 der Termin ab, bis zu welchem der Staat sein Recht auf den Ankauf des Südbahn-Netzes geltend machen kann, wenn dieser Termin nicht auf Verlangen der Regierung oder der Gesellschaft um 6 Monate hinausgeschoben wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun von seinem Rechte, den Termin für den Ankauf der Südbahnen hinauszuschieben, Gebrauch gemacht und ist derselbe bis zum 30. Juni 1883 verlängert worden.

Betriebsstörung. Die heftigen und anhaltenden Regengüsse der letzten Zeit verursachten auch die Unterbrechung des Bahndienstes auf verschiedenen Linien, da verschiedene Bauwerke einstürzten und andere Schäden hervorgerufen wurden. Die Eisenbahnverwaltungen haben, ebenso wie die übrigen localen Behörden die energischsten Massregeln ergriffen, um die regelmässige Communication wieder herzustellen und weiteren Schaden zu verhüten. Auch der Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich nach den überschwemmten Gegenden begeben.

Eisenbahnconferenz. Am 8. October cr. werden, wie der „Mon. d. Str. ferr." mittheilt, in Rom die Vertreter der bei dem internationalen Italienisch-Deutschen Verkehr sowohl über die Brenner- als über die Gotthardlinie betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zusammentreten. Gegenstand der Verhandlungen wird neben theilweiser Aenderung und Verbesserung der bereits bestehenden Verkehre namentlich die Feststellung der Grundlagen für die neuen Verbands-Güterverkehre mit Belgien, Holland und England bilden.

Elektrische Beleuchtung der Züge. Die Verwaltung der Ober-Italienischen Eisenbahnen hat nach Mittheilung des „Mon. d. Str. ferr." 2 höhere technische Beamte nach England geschickt, um die angeblich mit gutem Erfolg auf der Linie London-Brighton zur Anwendung gekommene elektrische Beleuchtung der Eisenbahnzüge zu studiren.

Ueberschwemmung. Die grossen Wasserfluthen, welche in Oberitalien, besonders im Venetianischen, so viel Unheil angerichtet haben, haben auch die Eisenbahnen vielfach geschädigt und mannigfache Verkehrsstörungen hervorgerufen. Abgesehen von den vielen kleineren Schäden, welche am Bahnkörper und an Bauwerken verursacht wurden, aber bald wieder hergestellt werden konnten, registrirt der „Mon. d. Str. ferr." vom 27. September die nachstehenden grösseren Betriebsstörungen:

Am 16. September wurden in Folge des Austretens des Piave auf der Linie Treviso-Udine zwischen den Stationen Piave und Conegliano 3 Bauwerke so beschädigt, dass das Passiren derselben unthunlich war. Vom 16. bis 20. September war der Betrieb auf der Strecke Treviso-Conegliano eingestellt; vom 20. ab wurde der Verkehr für Reisende, sowie für Gepäckstücke von nicht über 50 kg Gewicht wieder hergestellt, doch musste und muss noch zwischen den Stationen Piave und Conegliano umgestiegen werden, da eine 2 km lange Strecke noch unpassirbar ist. Am 17. September wurde der Verkehr zwischen den Stationen Brescia und Ospitaletto (Linie Brescia-Mailand) in Folge Abrutschens eines Widerlagers der Brücke über den Mellafluss unterbrochen. Der Passagierverkehr wurde noch an demselben Tage wiederhergestellt durch Umsteigen und Passiren der Brücke zu Fuss, am 21. war der volle zweigeleisige Betrieb wieder im Gange.

Besonders hart hat die Gegend um Padua gelitten. Der Bahnhof Padua war vollständig überschwemmt und daher die Verbindung auf allen Linien, welche hier einmünden, unterbrochen. Ein Widerlager der Brücke über den Brentafluss in der Linie Padua-Venedig wurde stark beschädigt und kann die Brücke noch jetzt nur zu Fuss passirt werden. Auf der Strecke Vicenza-Padua wurde am 26. eine Brücke durch die Hochfluthen unfahrbar gemacht, so dass der eben hergestellte beschränkte Verkehr wieder eingestellt werden musste. Am 18. brach der rechtsseitige Deich der Etsch oberhalb Legnago und wurde in Folge dessen diese an der Linie Verona-Rovigo gelegene Station unter Wasser gesetzt. Durch die heftige Strömung des Wassers wurde der Bahnkörper auf etwa 1 km Länge unter den Geleisen fortge-

spült und die Gebäude unterwaschen. Es gelang, das bedrohte Stations- und Streckenpersonal zu retten, der Verkehr ist jedoch zwischen den Stationen Cerea und Castagnaro vollständig unterbrochen. Auch auf der Linie Rovigo-Bologna ist der Verkehr unterbrochen, da in Folge des Bruches des Bianco-Canals am 25. September der Bahndamm zwischen den Stationen Arquà und Polesella überfluthet wurde. Man fürchtet noch immer weitere Schäden und Betriebsstörungen.

Eisenbahn Novara-Pino. Der Tag der Eröffnung der Linie Novara-Pino, dieser wichtigen Zufahrtstrasse zum Gotthard, ist früher auf den 15. October cr. festgesetzt worden. Ob dieser Termin wird eingehalten werden können, ist jetzt fraglich. Die heftigen Regengüsse der letzten Zeit haben an dieser Bahn zwar direct keinen wesentlichen Schaden verursacht, die mit grösstem Eifer betriebenen Vollendungsarbeiten sind aber durch dieselben in hohem Grade aufgehalten worden. Eine Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten bezüglich der Zeit der Eröffnung dieser Bahn ist noch nicht erfolgt oder wenigstens noch nicht bekannt geworden.

Niederländische Correspondenz.

Zwischen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen und der Niederländischen Centralbahn-Gesellschaft werden Unterhandlungen geführt, betreffend den Uebergang des Betriebes der Centralbahn an die erstgenannte Gesellschaft. Die Actionäre sind bereits zu einer ausserordentlichen Generalversammlung behufs Genehmigung des betreffenden Vertrags-Entwurfes einberufen.

Der Dampftramway „Oldambt", welcher von Winschoten über Beerta, Finsterwolde, Oostwolde und Midwolde nach Scheemda fährt, wurde am 16. September cr. für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Die Concession ist nachgesucht worden für den Bau und Betrieb:

1. einer Dampftramwaylinie von Harlingen über Pietersbierum, Sexbierum, Oesterbierum, Tjummarum, Minnertsga, Berlikum, Beetgum, Beetgumermolen und Marssum nach Leeuwarden;
2. einer Zweigbahn von St. Jacobi-Parochi über Anna-Parochie nach Beetgum in Anschluss an die erstgenannte Bahn;
3. eine Zweigbahn von Franeken über Schalzum, Peins, Ried, Berlikum in Anschluss an die erstgenannte Bahn.

Betriebsergebnisse Norwegischer Eisenbahnen.

Norwegische Hauptbahn. Dem Geschäftsbericht derselben über das Rechnungsjahr vom 1. Juli 1880 bis ult. Juni 1881 entnehmen wir das Folgende:

Bei einer Bahnlänge von 68 km sind 16 Locomotiven, 38 Personen-, 6 Post- und 444 Güterwagen vorhanden.

Befördert sind 3 781 Personen in I. Classe, 60 376 in II. Classe und 207 551 in III. Classe, wofür 288 328 Kr. 42 Oere vereinnahmt wurden.

Das transportirte Reisegepäck brachte 9 037 Kr. 38 Oere, die Post 13 808 Kr. 61 Oere, Pferde, Hunde und Leichen 3 267 Kr. 70 Oere und Fahrzeuge 1 219 Kr. 66 Oere auf.

Für 321 003 573 kg Eil- und Frachtgut sind 786 126 Kr. 92 Oere aufgekommen.

Der Viehtransport ergab 7 076 Kr. 41 Oere. Ferner sind für Telegramme 6 236 Kr. 09 Oere und an Pacht, Miethe, Nebengebühren etc. 25 248 Kr. 31 Oere gehoben.

Die Gesammteinnahme beträgt demnach 1 140 349 Kr. 50 Oere und mit dem Uebertrag des vorherigen Rechnungsjahres 1 173 752 Kr. 03 Oere.

Die Betriebskosten stellten sich folgendermassen:

Direction und Centralverwaltung	33 472	Kr.	23	Oere,
Stations- und Zugdienst	182 102	„	79	„
Maschinendienst	58 492	„	71	„
Zugförderung	136 302	„	82	„
Bahnbewachung und Unterhaltung	197 738	„	18	„
verschiedene Ausgaben	6 666	„	56	„
Zuschuss zur Pensions- und Unterstützungscasse	2 586	„	58	„
Summa	617 361	Kr.	87	Oere.

Der Ueberschuss beträgt . . . . . . 471 015 „ 88 „ , nachdem dem Reserve- und Erneuerungsfond 34 378 Kr. 41 Oere überwiesen und zur Amortisation 73 811 Kr. 75 Oere bestimmt worden sind. Der Reservefond hatte einen Bestand von 288 773 Kr., die Pensionscasse einen solchen von 228 704 Kr. und die Unterstützungscasse verfügte über 126 072 Kr. Das Anlagecapital betrug 8 100 000 Kr.

Smaalen'sche Eisenbahn. Wir entnehmen dem Geschäftsbericht dieser Bahn für das Rechnungsjahr vom 1. Juli 1880 bis ult. Juni 1881, dass die Geschäftsleitung von der Direction der Hauptbahn mit besorgt wird. Die Bahn geht von Christiania nach Frederikshald und ist mit 13 Locomotiven, 60 Personen-, 5 Post-, 15 Gepäck- und 327 Güterwagen ausgerüstet. Für in II. Classe beförderte 65 762 Personen und in III. Classe beförderte 355 172 Passagiere sind 420 959 Kr. 73 Oere eingenommen. Das transportirte Eil- und Frachtgut wog 69 197 042 kg und kamen dafür auf 16 801 Kr. 65 Oere und 252 107 Kr. 60 Oere. Ferner sind vereinnahmt für Gepäck 8 688 Kr. 02 Oere, für Postbeförderung 21 724 Kr. 61 Oere, für Pferde, Hunde und Leichen 2 628 Kr. 70 Oere, für Fahrzeuge 944 Kr. 02 Oere. Der Viehverkehr ergab 18 836 Kr. 29 Oere und andere Einnahmequellen 16 542 Kr. 12 Oere.

Die Gesammteinnahme betrug 786 470 Kr. 97 Oere, d. i. 4 406 Kr. 76 Oere pro Kilometer.

Die Kosten der allgemeinen Verwaltung beliefen sich auf

	36 591	Kr.	01	Oere,
die des Stations- und Zugpersonals auf	165 014	„	46	„
die des Maschinendienstes auf	158 657	„	03	„
die der Bahnbewachung und Unterhaltung auf	149 493	„	80	„
die des Telegraphendienstes auf	5 377	„	—	„
verschiedene Ausgaben	3 384	„	24	„
Zuschuss zum Pensionsfond	2 220	„	48	„
Ueberweisung an den Reservefond	253 850	„	69	„
Summa	786 470	Kr.	97	Oere.

Das Anlagecapital beträgt 22 000 000 Kr.

Kongsvinger Bahn. Die Geschäftsführung derselben wird dem Geschäftsbericht für das Buchjahr 1. Juli 1880/1 zufolge ebenfalls von der Hauptbahn mit wahrgenommen.

Die Bahn geht von Christiania nach Charlottenberg in Schweden. Das Betriebsmaterial besteht aus 12 Locomotiven, 25 Personen-, 8 Gepäck-, 3 Post- und 371 Güterwagen.

Befördert sind 2 199 Passagiere I. Classe, 22 315 II. Classe und 85 585 in III. Classe, wofür 173 260 Kr. 58 Oere vereinnahmt sind. Für Gepäck sind 2 630 Kr. 40 Oere, für Pferde, Hunde und Leichen 2 149 Kr. 07 Oere, für Fahrzeuge 1 019 Kr. 75 Oere, für die Post 16 372 Kr., für Vieh 6 008 Kr. 09 Oere und für Eil- und Frachtgut 488 483 Kr. 86 Oere, für Depeschen 3 081 Kr. 80 Oere und an Extraordinarien 3 280 Kr. 15 Oere, zusammen 696 285 Kr. 70 Oere, d. i. 5 680 Kr. 57 Oere pro Kilometer vereinnahmt.

Die Ausgaben betrugen für:

die allgemeine Verwaltung	30 007	Kr.	82	Oere,
das Stations- und Zugpersonal	104 908	„	21	„
den Maschinendienst	152 818	„	51	„
Bahnbewachung und Unterhaltung	202 792	„	51	„
verschiedene Ausgaben	2 271	„	32	„
Zuschuss zur Pensionscasse	1 823	„	81	„
neues Betriebsmaterial und Bauten	61 862	„	70	„
Renten	29 339	„	54	„
Ueberweisung an den Reservefond	17 170	„	90	„
1 pCt. Dividende für 7 416 000 Kr. Anlagecapital	74 160	„	—	„
Summa	696 285	Kr.	70	Oere.

Egypten.

Am 28. September, während die Englischen Officiere ein Rennen veranstalteten, erfolgte auf dem Bahnhofe in Cairo die Explosion eines Munitionszuges, in Folge dessen 5 Personen getödtet und 20 verwundet worden sind. Der Personenbahnhof blieb vom Feuer verschont, aber sämmtliche Waarenmagazine, welche Lebensmittel für die Armee auf 10 Tage enthielten, sowie gegen 100 Wagen mit Munition sind zerstört. Während einige glauben, die Entzündung des Munitionszuges sei durch die aussergewöhnlich grosse Hitze herbeigeführt worden, die 106° Fahrenheit erreichte und durch das eiserne Dach über dem Bahnhof noch vermehrt wurde, halten die Eisenbahnbeamten die Feuersbrunst für das Werk von Brandstiftern, weil sie die Wagen von zwei verschiedenen Eisenbahnlinien zu gleicher Zeit in Brand gerathen sahen. Auch wurden nach der ersten Explosion 2 Araber in dem Moment festgenommen, wo sie an einigen Wagen Feuer anlegen wollten, ein dritter Araber entkam. Der verursachte Schaden wird auf mehrere 100 000 Pfund Sterling veranschlagt.

Reichsgerichts-Erkenntniss.

v. O. **Haftpflicht. Tödtung beim Betriebe einer Eisenbahn. Begriff des Betriebes. Zeitdauer der dem Alimentationsberechtigten zuzuerkennenden Rente.** — Die auf dem Bahnhofe zu R. errichtete Centralwerkstätte ist mit den gewöhnlichen Eisenbahngeleisen durch das sogen. Werkstättengeleise verbunden. Auf diesem Geleise standen am 6. Februar 1879 zwei beladene Kohlenwagen, deren Inhalt für die Centralwerkstätte bestimmt war und welche am Morgen besagten Tages durch die Tenderwerkstätte hindurch auf den dahinterliegenden Kohlen-Abladeplatz geschoben werden sollten. Nachdem der erste Wagen die Tenderwerkstätte bereits passirt hatte und der zweite Wagen sich dem Ausgangsthore derselben näherte, fiel plötzlich der linke Flügel dieses Thores zu. Der in der Nähe stehende Arbeiter A. R. fasste den Thorflügel, wurde aber von dem rasch nachgeschobenen Kohlenwagen so fest gegen denselben gedrückt, dass sofort dessen Tod eintrat. Im Januar 1881 erhob die Wittwe des Getödteten Klage gegen den Eisenbahnfiscus vor dem Landgericht M. mit dem Antrage, derselben eine jährliche Rente in

dem von dem Gerichte auszusprechenden Betrage auszusetzen. Bei der Verhandlung wurde die Klage dahin erweitert, dass auch für die Kinder des R., vertreten durch den Vormund, Entschädigung verlangt wurde und Beklagter erklärte, sich dieser Erweiterung der Klage nicht zu widersetzen. Das Landgericht erkannte nach erlassenem Beweisbeschluss unterm 8. October 1881 auf Abweisung der Klage, indem es den Fall des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes nicht für gegeben erachtete. Auf die dagegen von den Klägern eingelegte Berufung verurtheilte das Berufungsgericht unterm 12. Januar 1882 die Beklagte, an die Wittwe R. eine jährliche Rente von 221 ℳ abzüglich bereits erhaltener 160 ℳ zu zahlen und an die beiden Kinder J. und Th. R. eine jährliche Unterstützung von 55 ℳ 25 ₰ bis zu deren Erwerbsfähigkeit, wies jedoch betreffs der beiden anderen Kinder, weil diese bereits erwerbsfähig seien, die Berufung zurück. Gegen dieses Urtheil legte der Beklagte am 16. März 1882 die Revision ein, worauf durch Beschluss des obersten Landesgerichts vom 24. März 1882 die Sache vor das Reichsgericht verwiesen wurde, während der Revisionskläger das angefochtene Urtheil, soweit es ihn verurtheilt, aufzuheben und die Berufung ganz zurückzuweisen, event. aber die Sache zur Entscheidung über die Dauer des Rentenbezuges in den zweiten Rechtszug zurückzuverweisen beantragte. Die Revisionsbeklagten begehrten dagegen die Zurückweisung der Revision. Entscheidungsgründe: „Mit Unrecht wird bestritten, dass der Fall des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes gegeben sei. Der Unfall ereignete sich, als zwei beladene Kohlenwagen, welche eben angekommen waren, auf Schienen der Bahn in die Centralwerkstätte derselben befördert wurden und war eine unmittelbare Folge der Bewegung dieser Wagen auf den Schienen. In dieser Sachlage kann nicht bezweifelt werden, dass er beim Betriebe der Eisenbahn im engeren Sinne des § 1 a. a. O. sich ereignet hat, denn gerade die Bewegung der Wagen auf Bahnschienen ist derjenige Theil des Eisenbahnbetriebes, welchen diese Gesetzesbestimmung vorzugsweise im Auge hat. — Da das Nichtverschulden des Getödteten thatsächlich festgestellt ist, auch betreffs der Höhe der zuzuerkennenden Renten kein Streit besteht, so fragt es sich nur, ob die Rügen, welche sich auf die Dauer dieser Renten beziehen, gerechtfertigt erscheinen. Dies ist zu bejahen. — Was zunächst die Rente der Wittwe R. betrifft, so ist im § 2 a. a. O. bestimmt: „War der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet, einem Anderen Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist“. Nach dem klaren Sinne dieser Bestimmung fällt der Ersatzanspruch hinweg, sobald der Entgang des Unterhalts nicht mehr als durch den Unfall verursacht betrachtet werden kann und es ergiebt sich hiernach von selbst die Erheblichkeit der Frage, wie lange die Gewährung des Unterhalts gedauert haben würde, wenn der Unfall sich nicht ereignet hätte. Der Ehefrau gegenüber, welcher der Ehemann, so lange er lebt, den Unterhalt zu gewähren hat, ist diese Frage gleichbedeutend mit der Frage, wie lange der Ehemann gelebt haben würde, wenn er nicht von dem Unfalle betroffen worden wäre. Diese Frage lässt sich nun allerdings nicht genau sondern, nur annäherungsweise und nach Gründen der Wahrscheinlichkeit beantworten; allein dies kann kein Grund sein, von Lösung derselben ganz abzusehen und die Unterhaltungsrente immer für die Lebenszeit der Ehefrau zuzusprechen, wie es die Ansicht des Berufungsrichters ist. Nach dieser Ansicht würde man z. B. auch im Falle, wo zur Zeit des Unfalles der Mann 60, die Frau aber 20 Jahre alt ist, und letztere noch 50 Jahre lebt, die Unterhaltungsrente für deren ganze Lebenszeit gewähren, also von der Fiction ausgehen müssen, dass der Mann 110 Jahre alt geworden sein würde und bis zu diesem Zeitpunkte der Frau den Unterhalt gewährt hätte. Ja, man müsste es sogar für unerheblich erachten, wenn etwa der Ehemann an einer unheilbaren Krankheit, die ihm nach kurzer Zeit den Tod bringen müsste, gelitten hätte — dass dies der Wille des Gesetzes nicht sein könne, ist klar; es erscheint vielmehr im Sinne der bezeichneten Gesetzesbestimmung begründet, dass der Richter verpflichtet ist, die muthmassliche Lebensdauer des Ehemannes in Betracht zu ziehen und, falls nicht etwa das Gesetz selbst Vorsorge getroffen hat, nach freiem Ermessen, unter Berücksichtigung der Umstände des Falles, also namentlich des Lebensalters und des Gesundheitszustandes, zu würdigen hat, wie lange derselbe muthmasslich noch gelebt haben würde, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre. — Das Ober-Landesgericht hat daher den Sinn des Gesetzes verkannt, wenn es in seinen Gründen erklärt, es sei auf den Umstand, dass die Ehefrau 20 Jahre jünger gewesen sei als ihr Ehemann, sowie überhaupt auf die Frage der muthmasslichen Lebensdauer des letzteren nicht einzugehen, vielmehr unter allen Umständen der Ehefrau die Rente für ihre Lebenszeit zu bewilligen und die Entscheidung, welche auf diesen Gründen beruht, ist aufzuheben. — Insbesondere erscheint auch die Erwägung, es sei deshalb eine Beschränkung der Dauer der Rente nicht statthaft, weil nach dem Gesetze der Mann verpflichtet sei, der Frau lebenslänglich den Unterhalt zu gewähren, völlig unzutreffend, denn es ist übersehen, dass die Unterhaltungspflicht des Mannes nicht blos vom Leben der Frau, sondern auch von seinem eigenen Leben bedingt ist, dass ferner vom Zeitpunkte an, wo der Mann auch ohne den Unfall gestorben wäre, nicht mehr gesagt werden kann, es sei der Wittwe der Unterhalt durch den Unfall entzogen worden, also der erforderliche ursächliche Zusammenhang fortfällt. — Auch was die Dauer der den zwei minderjährigen Kindern bewilligten Renten betrifft, beruht die Entscheidung auf Verkennung des Gesetzes. Wenn dasselbe (§ 7 Abs. 2) im Falle des Zuspruchs einer Rente die Rechtskraft der Entscheidung ausnahmsweise beschränkt und bestimmt, dass bei wesentlicher Veränderung der Verhältnisse die Aufhebung oder Minderung, bezl. die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente verlangt werden könne, so setzt es voraus, dass schon bei Festsetzung der Rente alle Umstände in Betracht gezogen werden, welche zur Zeit des Urtheils sich übersehen und würdigen lassen, und zwar in der Art, dass für das Regelmässige Vorsorge getroffen wird, und nur für mögliche Ausnahmen spätere Regelung nach § 7 a. a. O. vorbehalten bleibt. Regel ist nun, insbesondere bei der Berufsclasse, um die es sich handelt, dass Kinder, sofern sie nicht etwa mit besonderen Gebrechen oder bleibenden Krankheiten behaftet sind, mit Erreichung eines gewissen Lebensalters erwerbsfähig werden und nur höchst ausnahmsweise trifft dies nicht zu. Es war daher nicht dem Sinne des Gesetzes entsprechend, wenn das Ober-Landesgericht die Rente für die beiden Kinder unbestimmt bis zum Eintritt der Erwerbsfähigkeit zusprach und den beklagten Fiscus in die Lage versetzte, den Eintritt des regelmässigen Falles durch Veranlassung späterer richterlicher Entscheidungen constatiren zu müssen. Auch kann nicht bezweifelt werden, dass dasselbe rechtlich geirrt hat und nicht etwa von der thatsächlichen Unterstellung ausgegangen ist, es sei wegen besonderer Umstände, z. B. des Gesundheitszustandes der Kinder, eine fortdauernde Erwerbsunfähigkeit zu vermuthen. — Es war daher, unter Zurückweisung der Revision, das Urtheil des Ober-Landesgerichts zu M. insoweit aufzuheben, als der Wittwe R. die Unterhaltungsrente von 221 ℳ jährlich ohne Zeitbeschränkung und den beiden Kindern J. und Th. R. die jährlichen Unterstützungen von je 55 ℳ 25 ₰ auf unbestimmte Zeit bis zu deren Erwerbsfähigkeit zuerkannt sind und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung über die Dauer dieser Leistungen an das Ober-Landesgericht zu M. zurückzuverweisen, Revisionskläger aber in einem dem Masse seines Unterliegens entsprechenden Theil der Kosten schon jetzt zu verurtheilen. (Erk. des II. Civ.-Sen. des Reichsgerichts vom 26. Mai 1882; Annal. d. ges. Versicherungswesens 1882 S. 493 ff.)

Enteignung.

v. O. **Entwerthung des Restgrundstücks durch einen auf dem enteigneten Terrain hergestellten Eisenbahndamm.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Die Beschwerde rügt die Verletzung der §§ 8, 14 und 31 des Preuss. Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 und des Plenarbeschlusses des Pr. früheren Ober-Tribunals vom 20. October 1851, weil der Berufungsrichter in Betreff der Absperrung durch den Bahndamm auch darauf Gewicht lege, dass nicht eine genügende Anzahl von Durchlassöffnungen durch denselben angelegt sei. Hierauf dürfe aber nach § 14 a. a. O. bei Festsetzung der Entschädigung überhaupt keine Rücksicht genommen werden, weil, wenn die Beklagte den Anordnungen der Regierung Folge geleistet habe, sie über dieselben hinaus den Adjacenten nur wie jeder andere Eigenthümer für Anlagen auf seinem Grundstück hafte. — Der Vorwurf ist nicht gerechtfertigt. Der Plenarbeschluss des Ober-Tribunals vom 20. October 1851 (Entsch. Bd. 21 S. 177) spricht vielmehr gegen die von der Beschwerde geltend gemachte Ansicht. Er behandelt den Fall, wenn ein nicht expropriirter Adjacent der Eisenbahn durch die Bahnanlage beschädigt ist und die Regierung ungenügende Anordnungen zur Abwehr dieser Beschädigung getroffen hat. Es hatte sich die Ansicht geltend gemacht, durch solche Anordnungen sei jeder weitere Rechtsanspruch der Adjacenten abgeschnitten. Dem tritt der Plenarbeschluss mit dem Satze entgegen, die nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen begründeten Rechte auf Entschädigung erlitten durch § 14 des Preuss. Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838 keine Beschränkung zum Vortheil der Eisenbahngesellschaften — d. h. der nicht expropriirte Adjacent könne gegen die Eisenbahngesellschaften Entschädigung für solche Benachtheiligungen fordern, wegen deren er nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen auch gegen jeden anderen Eigenthümer Ansprüche erheben könnte. Die Frage, ob letztere Beschränkung begründet ist oder ob nicht vielmehr § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838 die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmer gegen die Adjacenten, denen nichts expropriirt ist, über die allgemeinen Rechtsgrundsätze habe ausdehnen wollen, was später das Ober-Tribunal (Entsch. Bd. 73 S. 271) angenommen hat, kann hier auf sich beruhen. Denn in dem vorliegenden Fall ist dem Beschädigten ein Theil seines Grundstücks enteignet und nach der thatsächlichen Feststellung des Berufungsrichters ist durch den auf dem enteigneten Terrain hergestellten Eisenbahndamm das Restgrundstück mit Rücksicht auf die er-

schwerte Communication entwerthet. Die Ersatzpflicht wird daher nicht aus § 14 des Enteignungsgesetzes hergeleitet, sondern ist durch allgemeine Rechtsgrundsätze begründet, welche im § 8 desselben Gesetzes noch eine besondere Anerkennung gefunden haben. — Darüber kann sonach kein Zweifel obwalten, dass, wenn die Regierung gar keine Vorkehrungen zur Abwehr dieser Nachtheile angeordnet hätte, die Kläger auf Grund des § 8 a. a. O. Entschädigung für die bewirkte Werthverminderung des Restgrundstücks fordern könnten. Die Frage ist also die, ob, wenn die Regierung solche Anordnungen getroffen hat, die aber ungenügend sind, der nach § 8 an sich begründete Entschädigungsanspruch dadurch beseitigt werde. Mit Recht führt das Ober-Tribunal in den Gründen des Plenarbeschlusses vom 20. October 1851 das Gegentheil in Betreff des § 14 des Pr. Gesetzes vom 3. Nov. 1838 aus. Dasselbe ist aber auch für den gleichlautenden § 14 des Enteignungsgesetzes anzunehmen und liegt daher die gerügte Verletzung desselben nicht vor." (Erk. d. II. Hülfssen. des Reichsger. vom 20. April 1882; Preuss. Verwalt. Bl. 1882 S. 375 f.)

Literatur.

—st.— **Anleitung zum Traciren von Eisenbahnlinien** für angehende Ingenieure von Rudolf Manega, Oberinspector der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und gewesener Baudirector der Rumänischen Eisenbahnen. Mit 3 Tafeln, enthaltend 34 Figuren. Weimar 1883. B. F. Voigt.

Das Traciren von Eisenbahnen kann selbstverständlich nur von Ingenieuren vorgenommen werden, die umfassende Erfahrungen im Bauwesen und gehöriges Verständniss der Betriebsfragen besitzen, somit schon längere Verwendung im Eisenbahndienste gefunden haben. Dagegen giebt es beim Traciren Arbeiten, wie die Anfertigung von Nivellements, die Aufnahme von Querprofilen und Schichtenplänen, die Vornahme von barometrischen Beobachtungen und der darauf zu basirenden Rechnungsoperationen, das Ausstecken und Stationiren der Linie, das Abstecken der Bögen, das Auftragen der Längenprofile, das Berechnen der Querprofile, die Massenberechnungen u. s. w., wo jüngere Techniker, als Hilfspersonal von erfahrenen Ingenieuren, wesentliche Dienste leisten können. Für solche angehende Ingenieure ist zunächst das vorliegende Buch bestimmt und soll es dieselben mit dem Wesen der Tracirungsarbeiten bekannt machen und ihnen die Vornahme der verschiedenen hierbei vorkommenden Detailoperationen durch Mittheilung der nöthigen Kunstgriffe erleichtern.

Nach vorausgeschickten allgemeinen Bemerkungen über die Anlage von Eisenbahnen werden die technischen Vorerhebungen und das Detailtraciren eingehend behandelt. Dabei ist das Verfahren des Höhenmessens mit dem Dosenbarometer und die Terrainaufnahme mittelst Tachymeter besonders ausführlich in Betracht gezogen, um der allgemeinen Einführung dieser practischen Instrumente Vorschub zu leisten. Das Schlusscapitel befasst sich mit der Aufstellung der Vorausmasse für Erdbewegung und der Vertheilung der Erdmassen. Ein Anhang enthält mehrere Tabellen zur Erleichterung von barometrischen Höhenmessungen und tachymetrischen Terrainaufnahmen.

Das Buch kann den jüngeren Technikern als Leitfaden bei Eintritt in die Praxis empfohlen werden.

—st.— **Das Edison-Licht.** Elektrisches Beleuchtungssystem. Uebermittelung mechanischer Arbeit für den Hausgebrauch. Berlin. Druck von W. Büxenstein, Zimmerstrasse 40/41. 1882.

Gegen die Erfindungen Edison's bestand bis vor kurzer Zeit wegen der überschwänglichen Anpreisungen, namentlich der Amerikanischen Presse, ein gewisses Vorurtheil. Die internationale elektrische Ausstellung zu Paris 1881 zeigte aber, dass es dem genialen Erfinder gelungen war, ein nach allen Richtungen hin durchdachtes Beleuchtungssystem zu schaffen. Die vorliegende Broschüre giebt nun ein deutliches Bild dieses Systems.

Das I. Capitel behandelt Edison's Ziel, die von ihm durchgeführte Lichttheilung, seine Lampen, die Erzeugung und Vertheilung der Elektricität im Grossen, wovon die Newyorker Centralstation ein Beispiel, die Vorzüge des Edison-Lichtes vor der Gasbeleuchtung, die Zukunft des Gases, die specielle Verwendung des elektrischen Lichtes, die Uebermittelung mechanischer Arbeit für die Bedürfnisse des Hauses und die Gefahrlosigkeit des Edison-Systems. Capitel II beschäftigt sich mit den Details der Lampe und deren Anwendung zu verschiedenen Beleuchtungsapparaten. Capitel III befasst sich mit den unterirdischen Leitungen zur Transmission der Elektricität. In Capitel IV werden die von Edison construirten Stromerzeugungsmaschinen beschrieben. Capitel V handelt von den Hilfsapparaten, nämlich dem Regulator, dem Photometer und den Messapparaten, welche im Hause den Verbrauch an elektrischer Energie registriren. Capitel VI giebt eine Uebersicht der bis jetzt bestehenden grossen Edison-Gesellschaften. Endlich bringt ein Anhang eine Reihe anerkennender Urtheile von Journalen über das Edison-Licht und verschiedene Zeugnisse, welche Besitzer von Edison-Anlagen über deren Betrieb ausgestellt haben.

Wie in Paris, so ist auch gegenwärtig in München das Edison-Licht Gegenstand allgemeiner Bewunderung und gerechter Würdigung und dürfte es berufen sein, bald eine grosse Rolle zu spielen. Es wird daher für viele unserer Leser interessant sein Näheres zu erfahren und kann diesen die vorliegende, jedem Laien verständliche Broschüre hierzu dienlich sein.

—st.— **Das elektrische Licht** in seiner neuesten Entwickelung, mit besonderer Berücksichtigung der Pariser Elektricitäts-Ausstellung 1881 von F. Holthof, Königl. Preussischer Hauptmann z. D. Mit 120 Holzschnitten. Halle a. S. Verlag von W. Knapp. 1882.

Die Frage der elektrischen Beleuchtung beschäftigt gegenwärtig die ganze Welt. Es bestehen jedoch im Allgemeinen über die Erzeugung und Verwendung des elektrischen Lichtes noch sehr unklare Anschauungen und diese zu berichtigen und die hierbei obwaltenden Verhältnisse klar zu legen, ist der Zweck des vorliegenden Werkchens. Dieser Zweck soll erreicht werden durch eine gemeinfassliche Darstellung über die neuesten Fortschritte und den gegenwärtigen Stand des elektrischen Lichtes, wobei der Allgemeinverständlichkeit wegen von wissenschaftlichen Erörterungen und namentlich Berechnungen Abstand genommen ist.

Nach einer kurzen Einleitung wird das Wesen und die Entstehung des elektrischen Lichtes besprochen, sodann zu den verschiedenen Maschinen zur Erzeugung desselben übergegangen. Es folgen sodann Beschreibungen der elektrischen Lampen (Regulatoren) und elektrischen Kerzen, sowie Notizen über Herstellung der erforderlichen Kohlen. Weitere Capitel befassen sich mit den Glühlichtern (Incandescenz-Lampen), mit den Accumulatoren und den Motoren zum Betriebe der Lichtmaschinen. Sodann werden die angeblichen Gefahren der elektrischen Beleuchtung erörtert und auf ihr richtiges Mass gebracht, wobei ausgesprochen wird, dass diese Beleuchtung in dem vorhandenen Stadium zwar weder eine ideale noch eine absolut gefahrlose sei, dass sie aber ihren eigentlichen Zwecken besser entspreche, als die anderen, und auch die relativ gefahrloseste sei und gerade in dieser Hinsicht einen ganz gewaltigen Fortschritt repräsentire. Schliesslich wirft der Verfasser noch einen Blick auf die Zukunft unseres Beleuchtungswesens und glaubt, dass die elektrische Beleuchtung sich immer mehr verbreiten und das hierdurch verdrängte Gas seiner wahren Bestimmung als Heizmittel zugeführt werde. —

Wir finden das besprochene Werkchen seinem obenangedeuteten Zwecke sehr entsprechend und möchten dessen Kenntnissnahme befürworten.

—st.— **Neuerung an Eisenbahnweichen** von Ingenieur H. Büssing in Braunschweig. Dieselbe bezweckt, die Reibung der Weichenzungen auf den Gleitklötzen, ohne Anwendung von Schmiermittel, auf ein Minimum zu reduciren, indem die gleitende Reibung in rollende umgewandelt wird. Hierzu ist zwischen den Weichenzungen eine besondere Laufbahn angebracht, in der sich eine Glaskugel befindet, welche das Gewicht der Weichenzungen aufnimmt. Bei jeder Stellung der Weiche legt sich diejenige Zunge, welche der Fahrschiene angedrückt und somit befahren wird, auf die Gleitklötze, während die andere Zunge um so viel gehoben wird, als erstere sich gesenkt hat. Die Kugel ist in ihrer Laufbahn gegen Staub und Witterungseinflüsse geschützt.

Die Vorrichtung lässt sich an allen vorhandenen Weichenconstructionen anbringen und hat namentlich Bedeutung für centrale Weichenstellung, aber auch für Weichen, welche durch Gewichtshebel gestellt werden, da nach einem Aufschneiden derselben das Contregewicht, vermöge des leichten Ganges, die Zungen bestimmt wieder schliesst.

Die Anfertigung geschieht durch die Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co. in Braunschweig.

Miscellen.

HS. Die Existenz sehr bedeutender Salzlager im Cleveland-Eisendistricte war seit Jahren bekannt und nachgewiesen. Am 1. August nun wurde zum ersten Male in den Clarence-Werken der Gebrüder Bell Salz eingesotten; es ist wahrscheinlich, dass das der Anfang einer bedeutenden Industrie.

Im Jahre 1882 betrug die Anzahl von in England nachgesuchten Patenten 3 102, während im Vorjahre nur 2 865. Davon kamen 397 Gesuche aus den Vereinigten Staaten, 261 aus Frankreich und 250 aus Deutschland.

Die Totalanzahl von im vorigen Jahre in England registrirten Actiengesellschaften betrug 1 581 mit einem Nominalcapital von 210 711 700 £. Dies ist eine Zunahme von 24 pCt. gegen das Vorjahr, welches wiederum grössere Zahlen als das vorhergegangene aufwies. Selbst das grosse Jahr 1874 brachte nur 1 234 Actiengesellschaften mit einem Nominalcapital von 152 Millionen Pfund Sterling.

In Manchester hat sich aus einflussreichen Leuten ein Comité gebildet, um die Stadt mit dem Meere in derartige directe Verbindung zu bringen, dass grosse Seeschiffe einlaufen können. Die Kosten für die Vorarbeiten sind durch freiwillige Subscriptionen gedeckt und man hat Ursache anzunehmen, dass die Sache wirklich zur Durchführung kommt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. October d. J. tritt der 6. Nachtrag zum Gustavsburger Tarif No. 2 vom 1. Mai 1881 in Kraft. Derselbe enthält Frachten für Rohzucker, Pilézucker, sowie Melasse und kann von unserem Tarifbureau zu 5 ₰ pro Exemplar käuflich bezogen werden. Mainz, den 26. September 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (1849)

Posen-Schlesischer Verbandverkehr. Am 1. October d. J. tritt an Stelle des Posen-Schlesischen Verbandtarifs vom 15. October 1877 nebst den zu demselben erschienenen Nachträgen I bis VII ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe ist auf den Verbandstationen zum Preise von 0,30 ℳ zu haben. Breslau, den 28. September 1882. VI. 4233. Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1850)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Mit 15. October d. J. tritt ein Nachtrag I zum Tarif für den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Laube respective Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz andererseits, beziehungsweise zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Dresden-Elbequai andererseits vom 10. August 1882 in Kraft.

Derselbe enthält nebst Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen und der Waaren-Classification anderweitige Frachtsätze für Getreide etc., Pflaumen, Holz, Roh- und Pilézucker.

Exemplare hiervon liegen bei den betheiligten Stationen sowohl als auch bei der unterzeichneten Generaldirection zur Einsicht respective zum Bezuge bereit. Wien, am 26. September 1882. Die Generaldirection. (1851)

Unter dem 15. October cr. tritt ein **Ausnahmetarif** für directen Transport von **gebranntem Kalk** von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Oesterreichischen Staats- und Oesterreichischen Nordwestbahn nach Stationen der Königlich Preussischen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Magdeburg, Berlin-Anhalt und Berlin-Görlitz sowie nach Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn via Bodenbach bezw. Tetschen in Kraft, welcher bei den betheiligten Verwaltungen zu erlangen ist. Durch denselben wird der Ausnahmetarif für den Transport von gebranntem Kalk von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher Bahn etc. nach Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft etc. vom 1. Juni 1881 nebst Nachträgen I bis III ersetzt. Dresden, den 28. September 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1852)

Rumänische Eisenbahnen. Directer Tarif für Eilgut- und Frachtgutbeförderung zwischen Stationen der Rumänischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Rumänischen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn andererseits.

Giltig ab 1. October. Preis 50 Centimes. (1853)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. October d. Js. ab kommen zur Ausgabe die Nachträge

XVIII zum Gütertarifheft No. 1
XI „ „ „ 3a
XI „ „ „ 3b
VII „ „ „ 4.

Dieselben enthalten Aenderungen der Bestimmungen, Entfernungen und Tarifsätze, neue Frachtsätze für die Stationen Gatersleben, Nauendorf, Güsten, Halle, Darmstadt, Klein-Auheim und Malstatt, sowie Aufhebung von Frachtsätzen für Eberbach Bad. B. im Verkehr mit verschiedenen nördlichen Verbandstationen. Die Beseitigung der letzteren Sätze tritt jedoch erst am 15. November d. Js. in Kraft. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu haben sind. Erfurt, den 23. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1854)

Zum Gütertarif des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1882 tritt mit dem 1. October d. J. ein Nachtrag III in Kraft, welcher

I. Berichtigungen,
II. theilweise ermässigte bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn

enthält. Von den Berichtigungen treten jedoch diejenigen, welche sich auf die Erhöhung des Frachtsatzes des Specialtarifs I Itzehoe-Süderbarup u. v. v. von 0,61 ℳ auf 0,82 ℳ beziehen, erst vom 15. November cr. ab in Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrages können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 29. September 1882. Namens der Verwaltungen des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbandes: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (1855)

Zum Tarif für die Beförderung von Gütern im Ostsee-Eisenbahn-Verbande vom 15. Mai 1882 ist ein vom 1. October cr. ab gültiger Nachtrag II erschienen, welcher Druckfehlerberichtigungen und theilweise erhöhte, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin enthält.

Soweit jedoch durch die Sätze dieses Nachtrages Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, kommen letztere noch bis zum 15. November cr. in Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 29. September 1882. Namens der Verwaltungen des Ostsee-Eisenbahn-Verbandes: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (1856)

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. October cr. treten im Verkehr zwischen Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn einerseits und Stationen des Directionsbezirks Berlin sowie Berlin B. G. E. andererseits ermässigte Frachtsätze für Blei, Blech (von Blei und Zink), Zink, sowie bleiische und zinkische Producte, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen ab 1/10. cr. die betheiligten Güter-Expeditionen, und bis dahin unser Tarifbureau hierselbst — Leipzigerplatz 17 — sowie das Auskunftsbureau der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung hier — Bahnhof Alexanderplatz. — Berlin, den 26. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1857 J)

L'Administration du Chemin de fer **Grand Central Belge** vient d'apporter des additions et des modifications aux tarifs spéciaux No. 3I, 8I, 25I, 25Z et 82Z applicables aux transports de marchandises etc., en service intérieur. (1858)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 15. October d. J. tritt unter dem Titel: „Rumänisch - Galizisch-Oesterr. Elbeumschlags-Güterverkehr" ein Tarif in Kraft.

Derselbe enthält:

Frachtsätze zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn, Galizischen Carl-Ludwigbahn, Erzherzog Albrechtbahn und Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn einerseits und Laube resp. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz andererseits.

Ferner tritt am 15. October d. J. der „Rumänisch-Galizisch-Sächsische Elbeumschlags-Getreidetarif" in Kraft; derselbe enthält:

Frachtsätze für Getreide etc. zwischen Stationen der obenangeführten Eisenbahnen einerseits und Dresden-Elbequai andererseits.

Exemplare dieser Tarife liegen bei den betheiligten Stationen sowohl als auch bei der unterzeichneten Generaldirection zur Einsicht bezw. zum Bezuge bereit. Wien, am 27. September 1882. Die Generaldirection. (1859)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 10. October l. J. treten zum Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbandstarif nachstehende Nachträge in Giltigkeit:

Nachtrag II zum Heft No. 2,
„ II „ Theil II.

Erster Nachtrag enthält neue Frachtsätze von diesseitiger Station Reichenberg nach Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin (Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn).

Exemplare erliegen bei der unterzeichneten Direction, so auch in der Station Reichenberg zur gefälligen Einsicht bereit. Wien, am 27. September 1882. Die Direction. (1860)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Mit dem 1. October d. J. kommt im obenbezeichneten Verbande für Güter des Ausnahmetarifs 4 zwischen der diesseitigen Station Offleben und der Haltestelle Wendessen der Braunschweigischen Bahn ein directer Frachtsatz von 0,23 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Magdeburg, 30. September 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der Direction der Braunschweig. Eisenbahn. (1861)

Vom 1. October cr. ab erfolgt im Verkehr zwischen den an der Märkisch-Posener Eisenbahn belegenen Haltestellen Blankensee, Friedenhorst, Gurtschin und Poln. Nettkow, von welchen die letztere für den Eil- und Frachtstückgut-, die übrigen für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtet sind, und den übrigen Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn die Frachtberechnung unter Zugrundelegung der wirklichen Entfernungen und der im Local-Güter-Tarif genannter Bahn vom 1. Juli 1877 enthaltenen Kilometer-Tariftabelle. Sendungen nach den genannten Haltestellen werden nur frankirt, von denselben nur unfrankirt und in bei-

den Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung zum Transport angenommen.

Ueber die Höhe der fraglichen Frachtsätze wird von den betreffenden Expeditionen und von dem Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- u. Preussischen Staatsbahnen hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft ertheilt. Berlin, den 29. September 1882. Königl. Eisenbahndirection. (1862)

Nassau-Main-Neckarbahn-Güterverkehr. Zum Tarif vom 1. April 1881 tritt am 1. October cr. der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, ermässigte, sowie neue Frachtsätze. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen. Darmstadt, den 29. September 1882. Direction der Main-Neckarbahn. (1863)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zu unserem Local-Gütertarif vom 1. Mai 1882 tritt am 1. October d. J. ein Nachtrag IV, enthaltend Ergänzungen des Abschnittes II B. und II C. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die sämmtlichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrages können durch unsere Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 30. September 1882. Die Direction. (1864)

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg** incl. der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits ist am 1. October cr. der II. Nachtrag ausgegeben.

Derselbe enthält u. A.:

1. Einbeziehung der Station Dt. Eylau (Stadt) der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den Verkehr.
2. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Culmsee, Mocker und Ostaszewo des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg.
3. Anderweiter Ausnahmetarif 1 für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II.
4. Einführung eines Ausnahmetarifs für Langholz.

Durch den ad 3 genannten Ausnahmetarif für Holz, Europäisches, treten grossentheils Erhöhungen der bisherigen Ausnahme-Frachtsätze ein, derselbe tritt daher erst am 20. November d. Js. in Kraft.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,15 ℳ bei den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen käuflich zu haben, auch geben die genannten Dienststellen über die Erhebungen nähere Auskunft. Köln, den 2. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1865)

Mit Gültigkeit vom 15. October cr. werden zu den Staatsbahntarifen zwischen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen andererseits die Nachträge No. 1 herausgegeben, durch welche die Stationen Kunigundenweiche, Lossen und Schoppinitz der Oberschlesischen Bahn in den directen Güterverkehr mit den vorbezeichneten Stationen einbezogen werden.

Ausserdem enthalten die Nachträge neben Berichtigungen und Ergänzungen der Haupttarife etc. anderweite Bestimmungen und Frachtsätze für den Transitverkehr der Grenzübergangs-Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn sowie ermässigte bezw. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Stärke aller Art, Stärke- und Kartoffelmehl, Traubenzucker etc. von Lissa i. P. und Driebitz nach den Elb- und Weserhafen-Stationen des Directionsbezirks Hannover und der Oldenburgischen Staatsbahnen.

Die hierdurch zur Einführung kommenden anderweiten bezw. neuen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für Hamburg und Lüneburg haben gleichzeitig Gültigkeit für die gleichnamigen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn, sowie diejenigen für Hamburg auch für Lübeck (Lüb.-Büch. und Meckl. Fr. Fr. E.) im Hanseatisch-Schlesischen Verbande und ferner die vorerwähnten Ausnahme-Frachtsätze für Stärke aller Art etc. gleichzeitig auch für Lübeck (Meckl. Fr. Fr. E.) und Hamburg (Lübeck-Büch. Eis.) im Hamburg-Lübeck-Schlesischen Verbande.

Soweit durch die Berichtigungen von Sätzen der Haupttarife Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November cr. Gültigkeit.

Exemplare der Nachträge sind vom 10. October cr. ab bei den Verbandstationen und im Auskunftsbüreau der Staatseisenbahn-Verwaltung hierselbst, Stadtbahnhof Alexanderplatz, käuflich zu haben; bis dahin ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau auf Verlangen Auskunft. Berlin, den 27. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1866)

2. Eröffnungen etc.

Die Theilstrecken der im Bau befindlichen Eisenbahn Blumenberg-Eilsleben

a) von Blumenberg bis Klein-Wanzleben mit den Stationen Gross-Wanzleben und Klein-Wanzleben,
b) von Eilsleben bis Seehausen mit der Station Seehausen bei Wanzleben

werden, und zwar erstere am 5. October cr., letztere am 15. October cr. für den Frachtgut-Verkehr in Wagenladungen eröffnet.

Eil- und Frachtstückgut-Verkehr findet auf den vorgenannten Strecken bis auf Weiteres nicht statt. Die bezüglichen Tarifsätze sind bei den diesseitigen Güterexpeditionen zu erfragen. Magdeburg, den 29. September 1882. Königliche Eisenbahndirection.

3. Stationsverwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist die Station Szliács am 1. d. Mts. für Eil- und Frachtgüter geschlossen worden. Die Beförderung der Reisenden und deren Gepäck wird durch die vor der Station Szliács bei Wächterhaus No. 4 gelegene Haltestelle vermittelt.

Berlin, den 2. October 1882.

Die geschäftsführende Direction.
Simon.

4. Stations-Benennung.

Erste Siebenbürger Eisenbahn. Zufolge hochortiger Genehmigung wird unsere Station „Illye“ vom 20. October l. J. an, statt der bisherigen Benennung den Namen „Maros-Illye“ führen. Budapest, im September 1882. Die General-direction.

5. General-Versammlungen.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die Actionäre unserer Gesellschaft werden hierdurch zu einer auf

Dienstag, den 31. October d. J., Vormittags 11 Uhr

im Eisenbahn-Directionsgebäude hier anberaumten ausserordentlichen General-Versammlung behuf Berathung und Beschlussfassung über nachstehende Gegenstände ergebenst eingeladen.

1. über die von der letzten ordentlichen General-Versammlung beantragten Aenderung des § 19 No. 4 des Statutes der Gesellschaft dahin, dass zwischen den Worten:
   „aus dem Reinertrage des folgenden Jahres, oder der folgenden Jahre“
   und dem Worte:
   „nachgezahlt“
   eingeschaltet werde:
   insoweit dieser Reinertrag nicht erforderlich ist, um den Inhabern der Stamm-Prioritäts-Actien für das Jahr, in welchem der Reingewinn erzielt ist, eine Dividende bis zu 5 Procent des Actien-Capitals zu gewähren.
2. über folgende von Actionären der Gesellschaft unter Bezugnahme auf § 26 des Statutes und unter Wahrung der daselbst gegebenen Bestimmungen beantragten Aenderungen des Statutes, mit welchen der Verwaltungs-Rath sich einverstanden erklärt, nämlich:
   a) zu § 20 des Statutes, dass statt der Worte:
   „spätestens bis zum Monate Mai“
   gesetzt werde:
   spätestens bis zum Schlusse des ersten Semesters des auf das Rechnungsjahr folgenden Jahres.
   b) zu § 28 des Statutes, dass diesem § folgende Fassung gegeben werde:
   „Das Stimmrecht der Inhaber von Stamm-Actien und Stamm-Prioritäts-Actien ist ein gleiches. Bei allen Abstimmungen geben je fünf Actien eine Stimme“,
   so dass die sämmtlichen übrigen Vorschriften dieses § hinsichtlich des Stimmrechtes der Actionäre namentlich die Beschränkung desselben auf eine bestimmte Anzahl von Stimmen in maximo wegfallen.
   d) zu § 33 b des Statutes, dass in dem bezeichneten Abschnitte dieses § zwischen dem Worte:
   „die Wahl“
   und den Worten:
   „wird durch Stimmzettel“.
   eingeschaltet werde:
   „insofern nicht die General-Versammlung einstimmig beschliesst, dieselbe durch Acclamation vorzunehmen“,

Die im § 29 des Statutes vorgesehene Deposition der Actien behuf Legitimation der zur Versammlung Erscheinenden und der Feststellung des Stimmrechts erfolgt:

1. in Braunschweig bei der Braunschweigischen Bank, oder
2. in Hannover bei dem Bankhause Ephraim Meyer & Sohn, oder
3. in Cöln
   a) bei dem A. Schaafbausen'schen Bankvereine, oder
   b) bei dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Co.

und zwar spätestens am dritten Kalendertage vor der Versammlung. Braunschweig, 28. September 1882. Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. (379)

6. Ausgabe neuer Zinscouponsbogen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Ausgabe neuer Zinscouponsbogen zu den Obligationen der 4 pCt. convertirten Prioritäts-Anlehen der Pfälzischen Ludwigsbahn

vom Jahre 1848 von 2 000 000 fl.,
„ „ 1852 „ 500 000 „
„ „ 1856 „ 700 000 „

betreffend.

Die für einen weiteren Zeitraum von 10 Jahren neu ausgefertigten Zinscouponsbogen zu den Obligationen der obigen Anlehen Lit. A., B., C., D., E., F., G., H., J., K., L., M. können bei den nachbezeichten Bankhäusern:

in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
" " bei Herrn Phil. Nic. Schmidt,
" Mannheim bei den Herren W. H. Ladenburg & Söhne,
" " " der Rheinischen Creditbank,
" Neustadt a/H. bei Herrn Louis Dacqué,
" Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
" " " der Direction der Disconto-Gesellschaft,
" München bei der Bayerischen Vereinsbank,
" Nürnberg bei der Königl. Hauptbank,

oder bei der unterfertigten Direction bezogen werden.

Die Besitzer von 4 pCt. convertirten Prioritäts-Obligationen werden daher ersucht, den bei der Obligation befindlichen Talon

vom 1. bis 15. October 1882

nebst einem arithmetisch geordneten Verzeichnisse, zu welchem Formularien bei den oben bezeichneten Anmeldungsstellen bezogen werden können, zur Abstempelung bei einem der genannten Bankhäuser einzureichen, bei welchem sodann der neue Couponsbogen gegen Ablieferung des abgestempelten Talons

Ende October 1882

kostenfrei bezogen werden kann.

Der Austausch des Talons gegen den Couponsbogen kann bei der Direction jederzeit, ohne vorherige Anmeldung und Abstempelung, unter Einreichung eines arithmetisch geordneten Verzeichnisses erfolgen, dagegen ist nach dem

15. October 1882

die Anmeldung bei den Bankhäusern nicht mehr zulässig und können alsdann die neuen Couponsbogen ausschliesslich nur bei der Direction bezogen werden.

Brieflich verlangte Zusendungen gehen auf Kosten und Gefahr des Empfängers. Ludwigshafen a/Rh., den 25. September 1882. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (377)

7. Submissionen.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung der für die diesseitigen Fettgas-Anstalten für das Jahr 1883 erforderlichen 100 000 kg Braunkohlen-Theeröl soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Offerten sind bis zu dem auf Montag, den 23. October d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Termine portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen liegen an der Börse zu Halle a/S. und in vorgenanntem Büreau zur Einsicht aus, können auch von letzterem gegen Einsendung der Copialien von 30 ₰ unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 22. September 1882. Königliche Direction. (385)

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen folgende Materialien vergeben werden:

1. 440 000 kg Stahlschienen und 50 Stück Weichenzungen,
2. 7 200 Stück eiserne Querschwellen und 420 Stück eiserne Weichenschwellen,
3. das nöthige Kleineisenzeug.

Die Lieferungs-Bedingungen werden gegen Einsendung von je 2 ℳ für jede Position von unserer Betriebs-Direction hierselbst abgegeben. Dieser sind auch die Offerten portofrei und versiegelt bis zum Montag, den 16. October cr., Vormittags 11 Uhr, einzusenden. Nordhausen, den 22. September 1882. Die Direction. (375)

Königliche Eisenbahndirection Elberfeld. Die Lieferung der für die diesseitigen Werkstätten vom 1. Januar 1883 bis ult. März 1884 erforderlichen Locomotiv-, Tender- und Wagen-Radreifen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Bezügliche Offerten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift:

Offerte auf Lieferung von Radreifen

bis zum Sonntag, den 15. October cr., an unser Materialienbüreau hierselbst einzureichen. Die Eröffnung derselben findet am Montag, den 16. October cr., Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten im hiesigen Verwaltungsgebäude statt.

Lieferungsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind gegen Erstattung der Selbstkosten ad 50 ₰ von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hier zu beziehen. Elberfeld, den 29. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (387)

Die Lieferung des Bedarfs an Radreifen aus Flussstahl für Locomotiven und Tender — ca. 500 Stück — soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei unserem maschinentechnischen Büreau, Domhof 48 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch gegen Francoeinsendung von 0,50 ℳ portofrei von demselben bezogen werden.

Die Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Submission auf Radreifen" versehen, bis zum 6. October 1882, Abends, der unterzeichneten Direction einzureichen, bei welcher die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 7. October 1882, Vormittags 10 Uhr, erfolgen wird. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (386)

Dieser Nummer liegt ein Prospect der Verlagsbuchhandlung von J. F. Bergmann in Wiesbaden bei.

Dieser Nummer liegt der Winter-Fahrplan der Main-Neckarbahn und den durch die Post und den Buchhandel bezogenen Exemplaren der Winter-Fahrplan der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinische) Köln bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 78. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. October 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Den durch die Post und den Buchhandel bezogenen Exemplaren dieser Nummer liegt der Winter-Fahrplan der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinischen) zu Köln bei, welcher für vorige Nummer bereits avisirt war. D. Red.

Dieser Nummer liegt No. 19 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro September 1882" bei.

Lenk-Achsen.

Von **Emil Tilp.**

Die Gestaltung der Schienenwege, insoweit selbe die Construction des Laufwerks der Fahrzeuge beeinflusst, hatte schon eine grosse Verschiedenartigkeit erreicht, insofern die Krümmungen schärfer, die Steigungen schroffer, die Durchkreuzungen complicirter wurden, als auf unserem Continente die Hauptlinien so ziemlich als vollendet angesehen werden konnten. Der Abhängigkeit des Laufwerkes der Fahrzeuge vom Geleise wurde bis dahin genügt durch wenige Sorten von Constructionen als da sind (ich spreche vorwiegend mit Beziehung auf Wagen): steif geführte vierrädrige Systeme, für längere Radstände Amerikanisches Truckgestell oder sechsrädrige Systeme mit verschiebbaren Mittelachsen. Variationen dieser Constructionen wurden bis vor Kurzem nur hier und da, sehr selten und ausnahmsweise angewendet, die einfachste Art von steifen und solid geführten Achsen war vollkommen genügend selbst für das fortgeschrittenste Bedürfniss. Diese einfachen Constructionen genügten für schwierige Gebirgsbahnen sowie für Thalbahnen, für grossen Verkehr so gut wie für solchen secundärer Natur. In letzter Zeit tauchten Constructionen auf, deren Heimath die Alpenbahnen der Schweiz war, deren Klimatisirung merkwürdigerweise in Deutschland zuerst auf Flachbahnen versucht wurde, Constructionen, welche die steif geführten Achsen vornehmlich bei vierrädrigen Fahrzeugen, in labile Lenk-Achsen umwandelten; ein technisches oder Constructionsbedürfniss diente keineswegs als Basis, sondern commerzielle Wünsche gepaart mit der Neigung, Neues zu produciren, gaben uns vielfache Anwendungen von Lenk-Systemen, auf die man erst aufmerksam wurde, als die betreffenden Fahrzeuge durch unruhigen Gang, starkes Schlingern und mehrfaches Entgleisen sich bemerkbar machten. Für die Art und Weise der Einführung dieser Neuerungen ist es bezeichnend, dass die Beseitigung dieses Lenk-Systems an hunderten solcher Wagen, unter andern auch an Personenwagen (insbesondere Restaurationswagen), schon als nöthig erkannt und eingeleitet war, als von vielen und hervorragenden Seiten der unruhige Gang noch in Abrede gestellt und die Entgleisungen dem mangelhaften Oberbau zugeschrieben wurden.

Es wird unbedingt zu bestreiten sein, dass dieser Weg der Construction der Laufwerke (deren zwangsweise Einführung dem Geiste der mühsam zu Stande gebrachten technischen Vereinbarungen diametral entgegengesetzt ist) einem wirklichen Bedürfniss entspreche, und noch mehr, ob selbe ein technischer Fortschritt seien. — Der Gang des steifen Fahrzeuges ist unter allen Umständen, selbst wenn die Abnutzung eine vorgeschrittene ist, der mindest unsichere, diese Fahrzeuge befinden sich daher heute noch in einer immensen Majorität selbst bei Bahnen schwieriger Tracen; über die Trefflichkeit des Amerikanischen Truckgestells, welches selbst in England in 4—6rädigen Trucks angewendet, neuerdings Boden gewinnt, herrscht gleichfalls kein Zweifel und selbst einfache sechsrädrige Fahrzeuge sind längst bewährt, ebenso genügten diese Systeme sowohl in Bezug auf Trag- als auf Ladefähigkeit allen commerziellen Tarifanforderungen. Die in seitlicher und Längsrichtung des Zuges wenig beweglichen Achsen stark beweglich, und noch mehr, sie von ihrer Schwester in vierrädrigen Fahrzeugen abhängig zu machen, also die Parallelität beider Achsen in einem vierrädrigen Fahrzeuge unter Umständen systematisch aufzuheben und sie dadurch so einzurichten, dass sich beim Ein- und Ausfahren von Curven je eine Achse falsch einstellen muss — ist doch wohl kein technischer Fortschritt und die Erzielung der Radialstellung erst innerhalb der Curve doch kein Ersatz für die übrigen Nachtheile — während die trefflichen Versuche der Berlin-Anhalter Bahn erhärtet haben, dass der ruhige Gang des Fahrzeuges wesentlichst abhängt von der Kleinheit des Spiels der Achsen nach der Zugrichtung, wird dieses Spiel hier stark vergrössert, dadurch das Schlingern nicht blos gestattet, sondern geradezu befördert. — Die Tragfeder dazu zu benutzen, dass sie die Achse in die normale Lage zurückdränge, ist ebensowenig ein Fortschritt, weil die Tragfeder den ruhigen Gang des Fahrzeuges nur dann befördern hilft, wenn sie sich beschränkt, auf dessen Bewegungen blos im lothrechten Sinn Einfluss zu üben, d. h. die Stösse aufzuheben; durch die Zerrung der Tragfeder aus ihren Mittelpunkt wird das Fahrzeug unruhig gemacht, es wird also im Ganzen genommen der Gang des Fahrzeuges in gerader Bahn verschlechtert. Dagegen findet die Erleichterung des Durchganges des allerdings grösser erzielten Radstandes durch Curven unter Umständen statt, welche der Sicherheit bis zu einem gewissen Grade abträglich sind und es in noch höherem Grade werden, wenn der ganze Apparat durch Abnützung etc. in seiner Function beeinträchtigt wird. Was aber eben die Erzielung eines grossen Radstandes unter Beibehaltung blos der zwei Achsen anbelangt, so ist dies schon deshalb kein technischer Fortschritt, weil man bei Wagen die Belastung der Achsen aus vielen Gründen nicht nur nicht steigern, sondern innerhalb bescheidener Grenzen erhalten soll, denn hier sprechen die Gründe nicht, welche eine weite Grenze der Dotirung des Achsendrucks bei Locomotiven wegen der Adhäsion geradezu fordern. Es ist nicht zu vergessen, dass die Montirung und Adjustirung des Laufwerkes, vornehmlich des Lagers sammt Zugehör, an Wagen nicht dieselbe präcise und exacte ist, wie an Locomotiven, dass man zum Schmieren die billigsten Oele verwendet, dass daher die Folgen des grösseren Drucks sich viel eher und stärker unangenehm bemerkbar machen durch Heisslaufen, Abnützung aller Art etc., was hier nicht gleichgiltig ist, weil das System mehr

auf den guten Zustand seiner Apparate angewiesen ist, als bei einem solid geführten steifen oder Truckwagen, der selbst bei grosser Abnützung seiner Bestandtheile noch ungefährlich geht und überhaupt viel leichter und billiger zu beschaffen und im guten Zustand zu erhalten ist. Ob dies Alles gegenüber dem angeblich commerziellen Bedürfniss oder der Tariffrage an Gewicht nachsteht, ist gleichfalls zu bestreiten, da der Gewinn an Tara kein wesentlicher ist; so viel aber ist sicher, dass ruhiger und sicherer Gang eines Fahrzeuges unzertrennliche Eigenschaften sind.

Der Constructeur soll im gewissen Sinne conservativ sein, insofern er bei Neuerungen und Aenderungen nicht die Vorzüge des Alten über Bord wirft; es sind schon vielerlei Constructionen zur Mode geworden, denn das Eisenbahnwesen wurde noch zu allen Zeiten leider hier und da von der Modernisirung im schlechten Sinne angekränkelt, aber die Zeit und noch mehr die stricten Nöthigungen der bis ins Detail gewahrten Sicherheit und Oeconomie haben und werden gewiss nur das Gute zu erhalten wissen, zu dessen Stabilisirung niemals Zwangsvorschriften erforderlich waren, oder Beibringung von Attesten aus fremden Ländern, wie es hier der Fall war. Ich erinnere an die Wagenconstruction von Wetzlich, deren Princip den jetzt protegirten Systemen analog war, die ebensowenig mehr existirt. Ebenso gewiss ist es, dass sich empirische Constructionen blos nach kurzen Erprobungen, wobei Alles noch neu ist und klappt, nicht endgiltig beurtheilen lassen, zumal an solchen, deren Details schon mehrere Stadien und Häutungen durchmachen mussten.

Um hier speciell von einem Lenk-Achsensystem zu sprechen, so ist die Anwendung desselben auf 3 Achsen und in der Weise, wie sie in dem Bergk'schen System durchgeführt ist, dagegen eine gelungene und durchwegs richtige, indem die Abhängigkeit der Endachsen auf die Mittelachse bezogen und eine theoretisch falsche Achseneinstellung sowie ein unruhiger Gang vermieden sind. Die Prämiirung dieser Neuerung kann also wohl eine vollberechtigte genannt werden.

Ueber die Verwendung von Güterzug-Locomotiven zu Personenzügen.

Locomotiven, deren Achsen sämmtlich vor der Feuerbuchse liegen und deren Vorderachse bei Unebenheiten im Geleise in Folge der Construction eine ganz gleichmässige Belastung nicht behält, nehmen in Gefällen und geraden Linien sowohl verticale als auch horizontale Schwankungen an, welche sehr bedeutend werden können.

Die Vorderachse der Locomotive wird bei grosser Geschwindigkeit hin und her geschleudert und den Angriffen auf die Schienen müssen die Befestigungsmittel der letzteren, also Nägel und Schrauben, einen hinreichenden Widerstand entgegensetzen können. Bei weichen Holzarten der Schwellen, namentlich zur Zeit grosser Nässe, wird die Unterlage unter dem Schienenstoss elastisch, der Fuss der Schiene drückt sich einseitig in das Holz ein und es tritt ein Kanten der Schiene ein, welches nach dem Aufhören des Seitendruckes wieder verschwindet, später also nicht mehr zu erkennen ist. Die Schwankungen der Locomotiven werden noch vermehrt, wenn die Schwellen neben dem Stoss der Schienen bei Regen sich senken; diese Senkung wird dadurch erkennbar, dass der Kies sich von der Schwelle löst und Wasser in den Fugen sichtbar wird.

Im gewöhnlichen Betriebe werden bei den andauernden Schwankungen der Locomotive die Constructionstheile und namentlich die Achslager in zunehmendem Masse angegriffen und es genügt nicht für die Sicherheit der Fahrten, dass die Locomotiven bei eintretendem Bruche eines Theiles in der Werkstatt revidirt und bezüglich der Lastvertheilung auf die Achsen von Neuem regulirt werden; man muss vielmehr wünschen, dass eine sorgfältige und häufige Revision solcher Locomotiven bei der Fahrt vor Zügen durch Werkmeister stattfinde.

Die grösste Vorsicht ist geboten, wenn Güterzug-Locomotiven vor Personenzügen mit den grössten Geschwindigkeiten verwendet werden sollen, welche das Bahn-Polizeireglement zulässt. Die Zeitdifferenz bei dem Uebergang aus einer Grundgeschwindigkeit von 40 km in eine solche von 60 km pro Stunde beträgt auf kurze Strecken nur wenige Minuten; es gehört also ein sehr zuverlässiger Locomotivführer dazu, die Grenze der Gefahr für die Sicherheit nicht zu überschreiten.

Eisenbahn-Tarif-Commission und Ausschuss der Verkehrs-Interessenten.

XII. Sitzung. Salzburg, im September 1882.

Vor Eintritt in die Tagesordnung ehrte die Versammlung auf Aufforderung des Vorsitzenden, Herrn Ober-Regierungsraths Kranold, das Andenken des seit der letzten Sitzung mit Tod abgegangenen Mitgliedes des Verkehrs-Ausschusses, Herrn Commerzienrathes Wollheim, durch Erheben von den Sitzen.

Bei Anwesenheit von 12 Mitgliedern der Eisenbahn-Tarif-Commission und 5 Mitgliedern des Verkehrs-Ausschusses wurden, nach Tags zuvor durch letzteren vorgenommenen Berathung, folgende Beschlüsse gefasst:

1. Schwefelsäure.

Als Sachverständiger war zugegen Herr Gewerberath Dr. Bernouilly aus Oppeln. Der Antrag für Versetzung nach Specialtarif II, welcher vom Verkehrs-Ausschuss mit 3 gegen 2 Stimmen gutgeheissen war, wurde von der Tarif-Commission mit 7 gegen 3 Stimmen abgelehnt und erscheint sonach verworfen.

2. Petroleum.

Die Direction der Oberhessischen Eisenbahn hatte beantragt, den Artikel nach Specialtarif II zu versetzen. Der Referent des Verkehrs-Ausschusses, Herr Commerzienrath Hacker, befürwortete die Versetzung nach Specialtarif I. Beide Anträge wurden abgelehnt und zwar vom Verkehrs-Ausschuss mit 4, von der Tarif-Commission mit 9 Stimmen. Die durch Herrn Hacker beklagte Verschiedenheit der Behandlung Stettins gegenüber Königsberg und anderen Seeplätzen im Frachtenverkehr, resultirt nach den Ausführungen des Herrn Vorsitzenden aus der dermaligen Zollpolitik.

Der vom Herrn Vertreter der Grossherzoglich Badischen Eisenbahnen gemachte Vorschlag, es möge sich die Tarif-Commission gegen den als nachtheilig sich erwiesenen masslichen Ausnahmetarif erklären, wurde angesichts der Competenzen der Versammlung nicht weiter verfolgt.

3. a) Naphthalin, b) Producte der Theer-Industrie, c) flüssiger Kohlenwasserstoff.

An den Verhandlungen hierüber nahmen Theil: die Königliche Eisenbahn-Direction zu Erfurt als Commissions-Mitglied sowie die Herren Fabrikant Rütgers aus Berlin und Director Krug aus Döllnitz als Sachverständige.

Beschlossen wurde in Specialtarif III zu sagen:

1. Braunkohlentheeröle, unvermischt, welche bei 14° Réaumur ein specifisches Gewicht von 0,850 und darüber haben,
2. Abfälle bei der Braunkohlentheerverarbeitung, folgende: Kreosot, Kreosotöl, Kreosotnatron, Säureharze, Paraffinschmiere.
3. Steinkohlentheeröle, unvermischt, welche bei 14° Réaumur ein specifisches Gewicht von 0,950 und darüber haben,

wonach alsdann die dermaligen Bezeichnungen:

Braunkohlentheeröl, schweres, dunkles, in Fässern Steinkohlentheeröl, schweres, dunkles, in Fässern	in Special-tarif II
Braunkohlentheeröl, schweres, dunkles, in geschlossenen eisernen Kasten oder Cysternen Steinkohlentheeröl, schweres, dunkles, in geschlossenen eisernen Kasten oder Cysternen	in Special-tarif III

in Wegfall kommen. Hinter dem in Specialtarif II aufgeführten Artikel „Naphthalin" sind die Worte: „Abfall von Steinkohlentheer" zu streichen. Die in Specialtarif I enthaltene Position „Karbolsäure und Karbolsäure-Mischung" ist umzuändern in „Karbolsäure, nicht krystallisirt".

4. Holztheer.

An Stelle der Position „Theer (excl. Steinkohlentheer und Braunkohlentheer, s. diese) soll es fernerhin in Specialtarif I heissen: „Theer aus Nadelhölzer" und endlich soll in Specialtarif III aufgenommen werden: „Theer aus Laubhölzer".

5. Die Frachtberechnung für halbe Ladungen Vieh

hat nach übereinstimmendem Beschluss der Tarif-Commission und des Verkehrs-Ausschusses unter den bei 4 d ff der Tarifvorschriften niedergelegten Bestimmungen in Zukunft für 9 qm, statt wie bisher für 7 qm, zu erfolgen.

6. Zusammengesetzte Maschinen und Geräthe, welche nicht ganz oder überwiegend aus Metall bestehen, werden bei Auflieferung in Wagenladungen zu den Taxen des Specialtarifs III befördert. — Aus der dermaligen Fassung der Tarifvorschriften ist nun gefolgert worden, dass zusammengesetzte Maschinen und Geräthe, welche ganz oder überwiegend aus Metall bestehen, bei Auflieferung in Wagenladungen gleichfalls nach Specialtarif III zu verfrachten seien. Dieser missbräuchlichen Auslegung des Tarifs vorzubeugen, beantragte die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn Pos. 1 des Verzeichnisses der sperrigen Güter wie folgt zu fassen:

„Acker- sowie sonstige Geräthe und Maschinen, zusammengesetzte, welche nicht ganz oder überwiegend aus Metall bestehen, auch wenn einzelne Theile abgenommen sind. (Die Frachtberechnung für Locomobilen, Dresch- und Säemaschinen, welche auf Landwegen auf eigenen Rädern laufen, erfolgt nach den im Tarif für „Fahrzeuge" enthaltenen Bestimmungen.)"

Nach eingehender, erregter Debatte wurde vom Verkehrs-Ausschuss mit Majorität, von der Tarif-Commission aber einstimmig die vorgeschlagene Abänderung gutgeheissen.

Beilage zu No. 78. **Berlin,** am 9. October 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro September 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Görlitz, Breslau-Warschau, Crefelder, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische Friedrich-Franz-, Nordhausen-Erfurt, Oels-Gnesen, Ostpreuss. Süd-, Posen-Creuzburg, Westholsteinische, Böhmische Nord-, Böhmische West-, Mährisch-Schlesische Central-, Mohacs-Fünfkirchen und Ungarische Nord-Ostbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

(1677) **Badische Staatsbahnen.** 3. Nachtrag zum Tarif v. 1/11. 81 für die Beförderung von Gütern auf den Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privateisenbahnen, enthaltend anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mannheim einerseits und Würzburg, Heidingsfeld, Reichenberg, Göggingen, Mengen, Sigmaringen etc. andererseits, zwischen Friedrichsfeld und Würzburg etc., ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife No. 1 (für Holz) und No. 5 (für Eisen, Stahl etc.). Giltig v. 1/9. 82. (Gratis.)

II. Nachtrag zum Tarif v. 1/1. 81 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Gr. Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften.
Giltig v. 1/9. 82. (Preis 5 ₰.)

| **Elsass-Lothringen.** Gütertarif zwischen Alt-Münsterol trst. und Delle trst. einerseits und Basel loco und trst. andererseits am 15/8. 82 neu aufgelegt. (10 ₰.)

Oberschlesische Eisenbahn. Local-Gütertarif v. 1/10. 81.

(1657) a) Vom 1/9. 82 ab beträgt der Ausnahme-Frachtsatz für rohe Steine von Strehlen nach Sosnowice trst. 0,52 ℳ pro 100 kg.

(1368) b) Vom 1/9. 82 ab sind für Oderberg trst.-Tworkau anderweite bei den diesseitigen Dienststellen zu erfahrende Tarifsätze sämmtlicher regulären Classen in Kraft getreten.

(1615) c) Am 1/9. 82 ist die bisher nur für den Kohlenverkehr eröffnete Umschlagstation bei der Pöpelwitzer Weiche auch dem Verkehr für andere Wagenladungs-Güter behufs Weiterverfrachtung auf dem Wasserweg übergeben worden. Tariftabelle ist bei den diesseitigen Stationen gratis zu haben.

(343) d) Am 15/9. 82 ist die Haltestelle Groschowitz zur Station mit unbeschränktem Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Tariftabellen sind bei den Stationscassen gratis zu haben.

(342) e) Am 1/9. 82 ist die Strecke Inowrazlaw-Montwy mit Ausschluss der Station Montwy für den Güterverkehr eröffnet worden. Tariftabellen sind von den Stationscassen gratis zu beziehen.

| (1480) **Königliche Eisenbahndirection Berlin.**
Nachtrag IV zum Local-Gütertarif für den Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin, giltig v. 1/8. cr.
Nachtrag III zum Local-Vieh- etc. Tarif für den Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin, giltig v. 1/8. cr.

| (1613) **Königliche Eisenbahndirection Elberfeld.** Am 1/9. 82 treten im Local-Güterverkehr, sowie in den directen Verkehren für die Station Lüdenscheid ermässigte Tarifsätze in Kraft.

(1611) **Eisenbahn-Directionsbezirk Magdeburg.** Nachtrag 8 v. 1/9. 82 zum Gütertarif v. 1/7. 81, enthaltend:
1. Aenderungen des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc.
2. Aenderung des Stationsnamens „Calbe a/S." in „Grizehne (bei Calbe a/S.)", sowie Entfernungen für diese Station und für die Haltestelle Griefstedt.
3. Ergänzung der Stations-Tariftabellen.

| **Donau-Uferbahn.** Gebührentarif v. 1/9. 82. (K. K. Dir. für Staatseisenbahn-Betrieb.)

| **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.**
16. Tarif für den directen Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn einerseits und
I. Wien, Staatsbahnhof, Wien, Südbahnhof resp. Matzleinsdorf
Wien Aspangbahnhof und Wien Hauptzollamt,
II. Wien Kaiserin Elisabethbahnhof,
III. Nussdorf transit,
IV. Lagerhaus der Stadt Wien
andererseits
via Wien Nordbahnhof-Wiener Verbindungsbahn resp. Wien Nordbahnhof-Donau-Uferbahn, giltig v. 1/8. 82.

| **Rumänische Eisenbahnen.** Nachtrag I zu Theil II des Local-Gütertarifs v. 25/3. 82. Giltig v. 31/8. 82.

II.

Friesisch-Westfälischer Verband.
Nachtrag II v. 1/9. 82 zum Tarif für den Güterverkehr v. 1/4. 82, enthaltend:
I. Ergänzungen etc. der speciellen Tarifvorschriften.
II. Tarifsätze für die Oldenburg. Station Quakenbrück. (Oldenburg.)

(1765) **Hamburg-Lübeck-Bayerischer Eisenbahnverband.**
Nachtrag 25 v. 16/9. 82 zum Gütertarife v. 1/10. 78, enthält:
1. Neue resp. veränderte Ausnahme-Tarifsätze für Petroleum und Naphtha.
2. Anderweite Ausnahme-Tarifsätze für rohe Baumwolle.
3. Erweiterung des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II.
4. Ausnahmetarif für Zündhölzchen, ordinäres Packpapier und Holzstoff-Pappe.
Preis 0,05 ℳ (Berlin-Hamburg.)

Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Verband.
(1665) Nachtrag 2 v. 16/9. 82 zum Seehafen-Ausnahmetarife v. 1/11. 81.
Bestimmung über Ergänzung des Artikelverzeichnisses. Berichtigungen zum Haupttarife. Anderweite Ausnahmesätze für Petroleum und Naphtha, sowie für rohe Baumwolle. (Ha)

| (1531) **Hanseatisch-Schlesischer Verbands-Vieh- etc. Tarif** v. 1/5. 81. Nachtrag III v. 15/8. 82. (K. E.-D. Berlin)

(1758) **Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Eisenbahnverband via Wittenberge bezw. via Spandau und via Berlin oder via Salzwedel-Harburg.** Nachtrag 14 v. 15/9. 82 zum Verbands-Gütertarif v. 1/5. 78, enthält:
I. Neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut zwischen Tornesch und Brandenburg resp. Potsdam.
II. Neue Frachtsätze zwischen Karstaedt und Wulfen.
III. Aufhebung von Tarifsätzen.
IV. Aenderung des Stationsnamens Calbe a/S.
Preis 0,05 ℳ (Berlin-Hamburg.)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband.
(1720) Nachtrag XVII zu Heft No. 1 v. 1/1. 81, giltig v. 15/9. bezw. 1/11. 82 ab, enthaltend Aenderung verschiedener Entfernungen und Tarifsätze, Sätze des Specialtarifs III für Büdingen und Stockheim mit Reichshofen, Ausscheidung des Verkehrs verschiedener Relationen aus dem Verbande.

(1608) Nachtrag X zu Heft No. 2 v. 1/1. 81, giltig v. 1/9. 82 ab, enthaltend abgeänderte Stückgutsätze für Warnsdorf, Frachtsätze für Helsa auf die Sächsisch-Böhmischen Grenzstationen.

(1608) Nachtrag X zu Heft No. 3a v. 1/1. 81, giltig v. 1/9. 82 ab, enthaltend Aenderungen verschiedener Frachtsätze.

(1608) Nachtrag X zu Heft No. 3b v. 1/1. 81, giltig v. 1/9. 82 ab, enthaltend Ausnahme-Frachtsätze für Holz- etc. Transporte.

(1720) Nachtrag VI zu Heft No. 4 v. 1/1. 81, giltig v. 15/9. 82 ab, enthaltend Aenderungen und Berichtigungen, Ausscheidung des Verkehrs Hungen-Mannheim.

(1595) Nachtrag X zu Heft No. 5 v. 1/1. 81, giltig v. 1/9. 82 ab, enthaltend Ausnahme-Frachtsätze für Sprit und Spiritus nach der Schweiz auf Basel tr., Singen tr. und Konstanz tr.

(1635) Nachtrag XI zu Heft No. 5 v. 1/1. 81, giltig v. 10/9. 82 ab, enthaltend Ausnahme-Frachtsätze für Hanf von Königsberg i/Pr. (Thüring.)

(1522) **Nassau-Elsass-Lothringischer Verkehr.** Zum Gütertarif ist mit Giltigkeit v. 15/8. 82 der Nachtrag II erschienen. Derselbe enthält Kilometerentfernungen und Frachtsätze für die Stationen Azoudange, Dieuze, Gebling, Moussey und Vergaville unter Aufhebung der bisher für die Stationen Azoudange, Dieuze und Moussey bestandenen. (K. E.-D. Frankf.)

(1717) **Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband.** Nachtrag VII zum Tarif v. 1/12. 81, gültig v. 15/9. 82 ab, enthaltend Aenderungen von Stationsnamen und der besonderen Bestimmungen und speciellen Tarifvorschriften, Bestimmung hinsichtlich der Abfertigung der Güter im Verkehr mit den Stationen Oberscheden, Osterholz bei Stadthagen, Piesberg und Püsselbüren des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Leipzig, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und Ammendorf, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, für Griefstedt, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, regulirte Frachtsätze für Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Werdau, Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und für Grossheringen, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, weitere Frachtsätze für Schwabhausen, Station der Weimar-Geraer Bahn, anderweite Sätze des Ausnahmetarifs 2, unter Aufhebung der Sätze der seitherigen Ausnahmetarife 2 und 7, Ausnahmetarif für Langholztransporte und Berichtigungen. (Thüring.)

(1790) **Posen-Schlesischer Verband.** Vom 20/9. 82 ab sind directe Frachtsätze für Zuckerrübentransporte zwischen den Stationen Poln. Wartenberg, Perschau, Bralin und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Bahn und Kreuzburg, Posen-Kreuzburg, eingeführt worden. (R. O. U.)

(1680) **Preussisch-Thüringischer Verband.** Nachtrag XVIII zum Verbandsgütertarif v. 1/8. 78, gültig v. 10/9. bezw. v. 15/10. 82 ab, enthaltend Ergänzungen bezw. Berichtigungen der speciellen Tarifvorschriften, theilweise ermässigte Frachtsätze der Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt im Verkehr mit diversen Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn. (Thüring.)

(1644) **Rheinisch-Bayerischer Verkehr.** Aufnahme der Stationen Miesbach, Hausham, Penzberg, Gotteszell, Rothenfels und Pegnitz der Bayerischen Staatsbahn v. 1/9. 82 an in den Rheinisch-Bayerischen Gütertarif v. 1/2. 79. (K. E.-D. l. K.)

(1651) **Sächsisch-Thüringischer Verband.** Nachtrag XIV zum Gütertarif v. 16/3. 80, gültig v. 1/9. 82 ab, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Böhlen, sowie Seelingstädt, Teichwolframsdorf, Werdau und Wünschendorf der Sächsischen Staatsbahnen, anderweite theilweis erhöhte Frachtsätze für Station Leinefelde des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und Nordhausen der Nordhausen-Erfurter Bahn, ermässigte Frachtsätze für Salztransporte in Wagenladungen von je 10 000 kg ab Erfurt nach Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt, Aufhebung von Frachtsätzen für die Station Weida des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Grosszschocher und Schwarza, Tarifberichtigungen. (Thüring.)

(1647) **Schlesisch-Polnischer Verband-Gütertarif** v. 1/6. 82. Der am 1/9. 82 in Kraft getretene Nachtrag I enthält:

I. Anderweite Tarifsätze des Ausnahmetarifs H für den Transport von Steinkohlen, Kokes und Cinder.

II. Berichtigungen.

III. Verkehrseinschränkungen. (O. S.)

(1498) **Schlesisch-Sächsischer Verbands-Gütertarif** v. 1/2. 82. Berichtigungsblatt v. 15/8. bezw. 15/9. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(1788) **Schlesisch - Süddeutscher Verbands - Gütertarif** vom 1/5. 78 bezw. 1/6. 82.

Am 16/9. 82 sind an Stelle der zwischen Bayreuth (B. Stb.) einerseits und Breslau (Dir.-Bez. Berlin, O. S. E. und B. S. F. E.), Münsterberg und Bauerwitz (O. S. E.), Canth und Königszelt (B. S. F. E.) andererseits bestehenden Frachtsätze des Specialtarifs I ermässigte Taxen zur Einführung gelangt. Dieselben sind bei den genannten Stationen zu erfahren. (O. S.)

(1624) **Stettin-Berlin-Thüringischer Verband.** Nachtrag 14, gültig v. 1/9. 82. Enthaltend: Ausnahmetarif für Langholz und Ergänzung des Nachtrags XIII. (B. A.)

(1324) **Stettin-Märkisch-Schlesischer Verbands-Gütertarif** v. 1/3. 82. Nachtrag II v. 1/8. 82. (K. E.-D. Berlin.)

Südwestdeutscher Gütertarif. Nachtrag III zum Heft 3, neue und theilweise geänderte Entfernungen enthaltend, am 1/8. 82 eingeführt. Gratis. (E. L.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband.

(1652) Nachtrag XXVII zum Tarifheft 1 v. 1/11. 77, gültig v. 1/9. 82, enthaltend anderweite, theilweis erhöhte Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau, Leipzig und Zeitz des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt mit verschiedenen Bayerischen Stationen, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bamberg und Ebersdorf, anderweite Frachtsätze für die Stationen Meiningen und Lichtenfels der Werrabahn unter Aufhebung sämmtlicher im Tarifheft 1 und dessen Nachträgen seither für diese Stationen bestandenen Frachtsätze, Berichtigungen und Frachtsätze für Station Greussen der Nordhausen-Erfurter Bahn.

(1652) Nachtrag XVII zum Tarifheft 2 v. 1/7. 78, gültig v. 1/9. 82 ab, enthaltend Berichtigung des Vorworts zum Tarif, anderweite, theilweis erhöhte Frachtsätze für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, sowie Gera der Weimar-Geraer Bahn unter Aufhebung der seitherigen Taxen, Tarifsätze für Station Greussen der Nordhausen-Erfurter Bahn und Berichtigungen. (Thüring.)

Verband Thüringischer Bahnen.

(1658) Nachtrag XX zum Gütertarif v. 1/9. 78, gültig vom 1/9. 82 ab, enthaltend Ausscheidung des Verkehrs der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn, theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Kohlen etc. und Berichtigungen.

(1658) Nachtrag VII zum Vieh- etc. Tarif v. 1/3. 80, gültig v. 1/9. 82 ab, enthaltend Ausscheidung des Verkehrs der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn und Berichtigung des Vorworts zum Tarife. (Thüring.)

Westdeutscher Verband.

(1637) Berichtigungsblatt zum Theil II.

Nachtrag 1 zum Tarifheft 1
" 1 " " 2
" 1 " " 3
" 1 " " 4

v. 1/9. 82 zum Gütertarife v. 1/7. 82.

Aufnahme der Station Quakenbrück in den Verband. Berichtigungen.

(1399) Tarifheft No. 6 v. 1/9. 82. Preis 0,80 *M.*

(1734) Nachtrag 31 v. 10/9. 82 zum Seehafen-Ausnahmetarife v. 1/5. 79.

Berichtigungen. (Ha)

III. A. 1.

(1506) **Märkisch-Posen und Posen-Kreuzburg.** Dienstbefehl No. 2 zum Nachtrag IV des Verbands-Gütertarifs der Märkisch-Posener und Posen-Kreuzburger Bahn, gültig vom 1/8. 82, enthaltend: Berichtigungen der Frachtsätze. (K. E. D. Berlin).

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen, sowie Grossherzoglich Oldenburgische Staats-Eisenbahnen.

Nachtrag III vom 1/9. 82 zum Staatsbahn-Güter-Tarif Oldenburg-Köln (rechtsrhein.) vom 1/4. 82.

I. Uebertragung der für Quakenbrück (K. r.) bezw. (Old.) bestehenden Sätze auf den Verkehr mit Quakenbrück (Oldenburg.) bezw. (K. r.).

II. Berichtigung des Nachtrags I.

Nachtrag II vom 1/9. 82 zum Staatsbahn-Güter-Tarif Oldenburg-Elberfeld vom 1/4. 82.

I. Uebertragung der für Quakenbrück (K. r.) bezw. (Old.) bestehenden Sätze auf den Verkehr mit Quakenbrück (Oldenb.) bezw. (K. r.).

II. Berichtigungen etc.

Nachtrag III vom 1/9. 82 zum Staatsbahn-Güter-Tarif Oldenburg-Köln (linksrhein.) vom 1/4. 82.

I. Uebertragung der für Quakenbrück (K. r.) bestehenden Sätze auf den Verkehr mit Quakenbrück (Oldenb.).

II. Berichtigungen etc. (Oldenburg.)

(1724) **Nachbar-Verkehr mit der Oberschlesischen Eisenbahn.** Tarif vom 10/10. 80.

Die Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs No. 1 (Kalk etc.) gelten ab 10/9. 82 auch für Cementtransporte. (Br. Fr.)

(1581) **Staatsbahntarif zwischen Eisenbahn-Dir.-Bezirk Berlin und der O. S. E.** vom 1/10. 81.

Nachtrag III vom 1/9. 82 enthält:

1. Aenderung der Vorbemerkungen 3, 4 und 5, betreffend Frachtberechnung im Verkehr mit den Grenzübergangsstationen, sowie Einrechnung der Zollabfertigungsgebühren.

2. Vorbemerkung No. 11 betreffend Frachtberechnung für Braunkohlensendungen ab Olgaschacht via Sagan.

3. Aenderung der Controlvorschriften für den Blei- und Zink-Export, sowie Ergänzung der Tarifbestimmungen etc.

4. Directe Kilometer-Entfernungen für den Verkehr zwischen Lebus und Podelzig des Directions-Bezirks Berlin einerseits und Kleeberg, sowie Marienwalde O. S. E. andererseits.

5. Berichtigungen der im Haupttarif bezw. im Nachtrag I und II enthaltenen Kilometerentfernungen und Frachtsätze.

6. Vorbemerkung zu den Stations- und Ausnahmetarifen wegen Einrechnung der Zollabfertigungsgebühren auf den Grenzstationen.

7. Anderweite Ausnahmesätze für Sprit und Spiritus im Verkehr mit Dresden-Friedrichstadt. Preis 0,10 *M.* (O. S.)

(1766) **Staatsbahntarif zwischen Eisenb.-Dir.-Bez. Elberfeld und der O. S. E.** vom 1/5. 82.

a) Am 1/9. 82 wurden die Stationen Hemer, Milspe-Thal und Voerde in den Verband aufgenommen.

(1682) b) Seit dem 1/9. 82 wurden die Entfernungen im Verkehr mit Station Lüdenscheid durchweg um 7 km ermässigt, ebenso sind die Ausnahmesätze für Holz, Europäisches, des Spe-

cial-Tarifs II für Lüdenscheid um 0,02 bezw. 0,03 *M.* ermässigt worden. (O. S.)

(1515) **Staatsbahntarif zwischen Eisenb.-Dir.-Bezirk Köln linksrhein. und der O. S. E.** vom 1/5. 82.

Vom 20/9. 82 ab ist der Ausnahme-Frachtsatz für Holz in den Relationen Morgenroth-Rothe-Erde von 3,28 auf 3,38 *M.*, Königshütte-Villich von 2,18 auf 3,18 *M.*, sowie die Entfernung Rosdzin-Capellen-Wevelinghoven von 1042 auf 1043 km erhöht worden. (O. S.)

(1776) **Staatsbahn-Tarif zwischen Eisenbahn-Dir.-Bezirk Berlin und der O. S. E.** vom 1/10. 81.

Vom 20/9. 82 ab ermässigen sich die Frachtsätze für Getreide etc. in Ladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Leipzig (H. S. G. E.) einerseits und Güldenhof, Hopfengarten und Jakschitz (O. S. E.) andererseits auf je 2,24 *M.* pro 100 kg. (O. S.)

III. A. 2.

(1568) **Cottbus-Grossenhain-Bayerischer Verkehr.** Tarif für Pferde von Ruhland nach Nürnberg vom 15./8. 82. (K. E.-D. Berlin).

III. B. 3.

(1243) **Galizisch-Ungarischer Gemeinschafts-Verkehr.** Theil II, Tarif für directe Gütersendungen zwischen Galizien und Ungarn — gültig vom 1/8. 82 — unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 15/11. 78, des Petroleumtarifes vom 1/8. 79, des Ausnahmetarifes für Getreide und Mehl etc. von Kolomea vom 1/8. 81. Dann des Eisenbahntarifes vom 1/6. 78.

(1392) Aufhebung des Tarifes für directe Gütersendungen zwischen der Carl-Ludwig-Bahn, sowie der Stat. Krakau der Kais-Ferd.-Nordb. einerseits, dann Granica trans. anderseits vom 1/8. 80. — Aufhebung erfolgt mit 1/8. 82. (G. C. L.)

III. C. 2.

(1742) **Ostdeutsch-Böhmischer Eisenbahn-Verband.** Heft II vom 1/12. 80.

Der am 15./9. 82 in Kraft getretene Nachtrag III zu Theil II, Heft 2 enthält Tarifberichtigungen. Preis 0,05 *M.* (O.-S.)

(1537) **Triest-Fiume-Sächsischer und Levante-Sächsischer Verkehr.** Mit 1/9. 82 trat der I. Nachtrag,

b) zum Tarif für den **Sächsisch-Indischen Verkehr**, beide gültig vom 15/9. 81 in Wirksamkeit. (Südbahn.)

(1622) **Ungarisch-Deutscher Viehverkehr via Ruttka und via Marchegg** v. 1/1. 82.

Am 15/9. 82 ist die Station Aschersleben (Eisenb.-Dir. Magdeburg) in den rubrizirten Verband aufgenommen worden. (O.-S.)

III. D.

Belgisch-Süddeutscher Gütertarif v. 1/3. 79. Der Artikel „pulverisirter Schwerspath, verpackt" ist für den Exportverkehr aus Deutschland über die Belgischen Seehäfen und Terneuzen aus Ausn.-Tarif 4 in Spec.-Tarif III versetzt. 25/8. 82. (E.-L.)

(1731) **Belgisch-Südwestdeutscher Viehverkehr.** Aufnahme der Stationen Athus und Messancy der Belgischen Staatsbahn v. 15/9. 82 an in den Belgisch-Südwestdeutschen Viehtarif v. 15/11. 81. (K. E.-D. l. K.)

(1746) **Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.** Am 1/9. 82 ist zum Sommersaisontarif, gültig vom 20/5. bis 30/11. 82, ein Berichtigungsblatt erschienen. Inhalt: Aenderung der Kürzungsbeträge des Specialtarifs I im Verkehre mit Györ etc., Budapest etc., sowie Ermässigung der Taxen des Ausnahmetarifs 9 während der Schifffahrts-Saison auf der Donau im Verkehre mit Wien etc. (K. E.-D. l. K.)

(1740) **Deutsch-Belgischer und Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güter-Verkehr.** Die im Verkehre auf den Deutschen Bahnen gültige Bestimmung über die Abfertigung von Wolle und Wollabfälle, wörtlich lautend:

„Wolle, gewaschene, unterliegt dem Sperrigkeitszuschlage nur dann nicht, wenn die Aufgabe in Ballen runder oder cylindrischer Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht, oder wenn sie in rechtwinkligen Ballen erfolgt; Wollabfälle werden bezüglich der Sperrigkeit dem Artikel „Wolle" gleichgeachtet," wird mit Gültigkeit v. 15/9. 82 an auch in den Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen (Tarif v. 1/1. 80 bezw. 15/9. 80) und den Deutsch-Belgischen Güter-Verkehr (Tarif v. 1/1. 81) zur Einführung gebracht. (K. E.-D. l. K.)

(1643) **Deutsch-Belgischer Güterverkehr.** Aufnahme der Station Ronneburg der Königlich Sächsischen Staatsbahn in den Deutsch-Belgischen Güterverkehr mit den für Station Gera bestehenden Frachtsätzen. (K. E.-D. l. K.)

Deutsch-Italienischer Gütertarif vom 1/6. 82. Die Schnittfrachtsätze für Chiasso transit des Ausnahmetarifs 19 sind am 28/8. 82 für Locarno in Kraft gesetzt. (E.-L.)

Galizien und Illowo/Mlawa transit. Nachtrag 1 zum Tarife für directe Gütersendungen vom 15/7. 82 — giltig vom 15/8. 82 — enthält Ausnahmetarif für Getreide — unter gleichzeitiger Aufhebung des gleichnamigen Getreidetarifes vom 1/12. 81. (Galiz. Carl Ludw.)

(1727) **Italienisch-Belgisch-Englischer Verkehr via Brenner-Kufstein.** Unter Aufhebung des Ausnahmetarifes vom 15/10. 80 nebst Nachträgen ist am 1/9. 82 ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Wagenladungen aus Italien nach Belgien und England via Brenner-Kufstein-Aschaffenburg-Herbesthal bezw. Aachen in Kraft getreten. Gratis. (K. E.-D. l. K.)

(1779) **Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.** Mit Giltigkeit vom 1/10. 82 erscheinen Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Triest und Fiume einerseits und Moskau und St. Petersburg andererseits. (Südbahn.)

(1732) **Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer Güterverkehr.** Am 15/9. cr. sind für Transporte von frischem Gemüse in Eilfracht in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg von Paris nach Köln und Aachen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten. (K. E.-D. l. K.)

Eilguttarif zwischen **Basel und Strassburg einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits,** theilweise Ermässigungen enthaltend, vom 1/8. 82 neu aufgelegt 5 ₰. (E. L.)

IV.

(1738) **Bleiglätte.** Am 15/9. 82 tritt für die Beförderung von Bleiglätte in Ladungen von 10 000 kg ab Pribram (Station der Raconitz-Protiviner Bahn) nach Brohl ein neuer Ausnahmefrachtsatz von 3,53 *M.* pro 100 kg in Kraft. Der vom 1/1. 80 an gültige Ausnahmefrachtsatz von 3,78 *M.* gelangt zur Aufhebung. (K. E.-D. l. K.)

(1574) **Borstenvieh.** Vom 1/9. 82 angefangen trat mit Gültigkeit bis auf Widerruf ein Specialtarif für den Frachtgut-Transport von Borstenvieh in Wagenladungen von den Stationen Zapresic, Agram, Gorica, Lekenik und Sissek nach der Station Steinfeld in Kraft. (Südbahn.)

(1723) **Braunkohlen. Ausnahmetarif für den Transport von Braunkohlen, Braunkohlencoaks und Braunkohlenbriquetts von Hermannia nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn.** Der Tarif ist am 10/9. 82 in Kraft getreten. (Br. Fr.)

(1628) **Getreide. Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Saison-Ausnahmetarif** für den Transport von Getreide aller Art, als: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais etc. bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen zwischen Stationen der Alföld-Fiumaner Eisenbahn, Arad-Temesvarer Eisenbahn, K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Ungarischen Nordostbahn, Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Centralnetz und Waagthallinie) einerseits und den Stationen Hamburg, Lüneburg, Wittenberge, Spandau, Lübeck, Stettin, Swinemünde, Berlin, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Harburg andererseits. Giltig vom 10/9. bis 30/11. 82, gratis (Berlin-Hamburger Bahn).

Getreide. Für Getreide im Galizisch-Süddeutschen Verkehr ist am 10/8. 82 Heft II mit Taxen für Württemberg, Baden, Pfalz und Elsass-Lothringen in Kraft gesetzt. 60 ₰ (E.-L.)

(1410) **Getreide. Rumänisch-Galiz.-Deutscher Getreideverkehr.** Elfter Nachtrag zum Tarifheft 1 vom 1/1. 80 — giltig vom 1/8. 82 — Aufnahme neuer Stationen.

Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr. Heft II. (Verkehr Galizien-Württemberg, Baden, Pfalz und Elsass-Lothringen.) Ausnahmetarif für Getreide etc. — giltig vom 10/8. 82.

Galizisch-Schweizerisch-Südbadischer Getreideverkehr. Ausnahmetarif für Getreide etc. — giltig vom 10/8. 82.

(1553) **Rumänisch-Galiz.-Deutscher Getreideverkehr.** Kundmachung, betreff. neue Ausnahmesätze für Berlin — giltig vom 25/8. 82 — unter Aufhebung der bezüglichen Sätze des Tarifes (G. C. L.)

(1656) **Getreide. Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Böhmen und Oesterreich-Ungarn.** Am 1/9. 82 tritt für den Verkehr zwischen Stationen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, der Böhmischen Westbahn, der Raconic-Protiviner, Buschtêhrader, Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn einerseits und den diesseitigen Stationen Bingerbrück, Kreuznach, Malstatt, Neunkirchen, Saarbrücken, Saarlouis, Staudernheim und Trier andererseits ein neuer Ausnahmetarif für Getreide etc. Theil III Tarifheft 1 in Kraft, unter Aufhebung der Frachtsätze des Getreide-Ausnahmetarifes vom 1/1. 80 nebst Nachträgen. Soweit die alten Sätze jedoch billiger sind, bleiben dieselben noch bis 15/10. 82 in Kraft.

Für den Verkehr der genannten diesseitigen und den übrigen am Süddeutschen Verbande betheiligten Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen treten am 15/9. 82 neue Sätze in Kraft, unter Aufhebung der z. Z bestehenden. Soweit letztere niedriger sind, als die neuen, behalten sie noch bis zum 1/11. cr. Gültigkeit. (K. E.-D. l. K.)

Getreide. Mährisch-Vorarlberg, Schweizerischer Getreidetarif v. 1./9. 82 sammt Kartirungstabelle. (K. K. Dir. für Staatseisenb.-Betr.)

Getreide. Nachtrag 1 zum Uebernahme-Tarif zum Oesterr.-Ungar.-Vorarlberg-Schweizerischen Getreide-Verkehr v. 1./8. 82. (K. K. Dir. für Staatseisenbahnbetr.)

Getreide. Rumänisch-Süddeutscher Getreide-Tarif v. 1./9. 82 sammt Instradirungstabelle. (K. K. Dir. für Staatseisenbahnbetr.)

Getreide. Nachtrag I zum Oesterr.-Ungar.-Vorarlb.-Schweiz. Getreidetarif v. 1./8. 82 giltig ab 1./9. 82. (K. K. Dir. für Staatseisenbahnbetr.)

Kohlen. Ausnahmetarif für Braunkohlentransporte der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerke und Eisenbahn-Gesellschaft v. 1./9. 82. (K. K. Dir. für Staatseisenbahnbetr.)

(1300) **Kohlen.** Kohlenverkehr mit Groesbeek und Nymegen.

Am 1./9. cr. treten die Sätze des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. gültig v. 15./10. 80 von Zechen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Groesbeek und Nymegen ausser Kraft. (K. E. D. l. K.)

(1552 u. 1739) **Kohlen.** Saarkohlenverkehr nach Wetzlar. Die Frachtsätze für die Station Wetzlar im Local-Kohlentarife der Königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a./M. v. 1./1. 81 treten am 1./10. cr. ausser Kraft.

Von diesem Zeitpunkte ab kommen für Wetzlar die Frachtsätze des Ausnahmetarifes B im Hefte 3 des Rheinischen Nachbargütertarifes v. 1./9. 81 zur Anwendung, welche ab den westlichsten Saargruben geringe Erhöhungen enthalten.

Für die Gruben Dudweiler und König, welche in letztgenanntem Ausnahmetarife mit directen Frachtsätzen nicht versehen sind, bleiben die bisherigen Sätze bis ultimo October cr. bestehen. Vom 1./11. cr. an hört die directe Expedition nach der Station Wetzlar ab Grube Dudweiler und König auf. Etwaige Transporte von den genannten Gruben werden nicht allein nach Wetzlar, sondern auch nach anderen Stationen, nach welchen directe Ausnahmefrachtsätze für Kohlen nicht bestehen und zwar ab Grube Dudweiler zunächst auf Station Dudweiler zum Anschluss-Frachtsatze von 0,80 *M.* pro Wagen und ab Grube König zunächst auf Station Neunkirchen zu einem solchen von 1,10 *M.* pro Wagen kartirt und von diesen Stationen zu den Sätzen der allgemeinen Gütertarife weitergesandt. (K. E. D. l. K.)

Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr. 8.

Nachtrag 2 v. 1./9. cr. enthaltend:

1. Directe Frachtsätze ab Kreuzgraben und Maybach.
2. Aenderungen der Stations-Bezeichnungen Ziehwaldstollen in Kohlwald.
3. Bestimmungen über Erhebung von Reexpeditionsgebühren auf Unterwegsstationen. (R. E. D. l. K.)

Kohlentarife im deutsch-italienischen Verkehre v. 1./6. 82. Die Schnittfrachtsätze für Chiasso transit sind am 21./8. 82 für Locarno in Kraft gesetzt. (E. L.)

Langholz. (1484. 1588)

Einführung einer Ausnahmetarifirung für Langholz im Localverkehr, im directen Verkehr mit sämmtlichen vom Staate verwalteten Bahnen, im Bergisch-Märkisch-Belgischen und im Bergisch-Märkisch-Grand-Central Belge Verbandsverkehre. (K.E.-D. Elberfeld.)

(1596) **Lumpen.**

Aufhebung des Ausnahmetarifs für Lumpentransporte von Königsberg i/Pr. nach Deutz, Düren und Elberfeld. (K. E.-D. Elberfeld.)

(1728) **Melonen.**

Im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande tritt für den Transport von Melonen in Ladungen von 5000 kg von Stationen der Alföld-Fiumaner, Kaschau-Oderberger, Oesterreichischen Staats-, Ungarischen Staats- und Ungarischen Nordostbahn einerseits nach den Belgischen Stationen Anvers, Bruxelles, Gand, Liège, Ostende und Spa andererseits ein Ausnahmetarif in Kraft. Preis 0,10 *M.* (K. E.-D. l. Köln.)

Für **eiserne Röhren** in Wagenladungen von Lothringen, Luxemburg und dem Saargebiet nach Bukarest über Wien ist für die Zeit vom 1/8. bis 31/12. 82 ein directer Tarif in Kraft getreten. Gratis. (E.-L.)

Steinkohlentarife.

(1773) 1. Vom 15/9. cr. ab gelangen im Verkehr von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach den Stationen von Posen bis Sternberg und nach Züllichau der Märkisch-Posener Eisenbahn ermässigte Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen zur Erhebung.

(1761) 2. Am 15/9. 82 ist ein neuer Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn in Kraft getreten.

(1639) 3. Die in dem Local-Steinkohlentarife der Rechte-Oderufer Eisenbahn für Breslau (Mochbern) vorgesehenen Frachtsätze gelten v. 1/9. 82 ab auch für Transporte nach Breslau (Freiburger Bahnhof) und nach Schmiedefeld. (R. O. U.)

(1529) **Steinkohlen und Kokes.**

Einführung des Nachtrags I zum Kohlentarif nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen. (K. E.-D. Elberfeld.)

(1400) **Steinkohlen.**

Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes von Gottesberg, Dittersbach, Wenzeslausgrube, Neurode, Mittelsteine und Möhlten nach Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Waagthallinie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen v. 15/8. 82. (K. E.-D. Berlin.)

Steinkohlen.

Nachtrag I v. 15/9. 82 zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10000 kg (Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld nach Oldenburgischen Stationen etc., giltig v. 10/2. 82.

I. Aenderungen und Ergänzungen des Zechenverzeichnisses etc.

II. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Heidmühle und Quakenbrück der Oldenburgischen Bahn.

Nachtrag I v. 15/9.82 zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg im Friesisch-Westfälischen Verbande, giltig v. 1/6. 82.

Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Heidmühle und Quakenbrück der Oldenburg. Bahn. (Oldenburg.)

(1609) **Steinkohlen.** Steinkohlen-Lokalausnahme-Tarif der Oberschlesischen Eisenbahn für Steinkohlen und Kokes vom 1./7. 82.

a) Die auf Seite 4. 5. 14 und 15 angegebenen Frachtsätze für Breslau gelten vom 1./9. 82 ab auch für Breslau (Dir.-Bez. Berlin und B. S. F. E.) sowie für Mochbern. (O. S.)

(342) b) Mit dem 1./9. 82 ist der Nachtrag II zum rubrizirten Tarif in Kraft getreten. Derselbe enthält Frachtsätze nach den für den Verkehr neu eröffneten Strecken Inowrazlaw-Montwy; gratis. (O. S.)

(343) c) Der am 15./9. 82 in Kraft getretene Nachtrag III enthält Frachtsätze nach der vom genannten Tage ab zur Station erhobenen Haltestelle Groschowitz, sowie Berichtigungen zum Haupttarif; gratis. (O. S.)

(1749) Gemeinschaftlicher Tarif der O. S. E., Königl. Eisenb. Dir. Berlin und der M. P.-Bahn für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von Stationen der O. S. E. nach Stationen der Märkisch-Posener Bahn v. 15./1. 79.

Nachtrag II gültig v. 15./9. 82 enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Strecken von Posen bis Sternberg bezw. Züllichau (gratis). (O. S.)

(1736) Ausnahme-Tarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von Stationen der O. S. E. nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn v. 15./9. 82. Neuer Tarif. (O. S.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 996.

(Fortsetzung von Seite 996.)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach einer Mittheilung der Direction der Aachen-Jülicher Eisenbahn-Gesellschaft ist am 1. d. Mts. die 15,60 km lange Bahnstrecke Höngen-Jülich für den Personen-, Gepäck- und Güter-Verkehr eröffnet worden.

Berlin, den 5. October 1882.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen werden am 15. d. Mts. auf der schmalspurigen Secundärbahn Wilkau-Kirchberg zwischen Station Wilkau und der Haltestelle Cunnersdorf die beiden neuen Haltestellen Wilkau (Haltestelle), Culitzsch eröffnet werden. Die Züge werden daselbst nur im Bedarfsfalle halten.

Ferner wird nach einer Mittheilung der K. E.-D. (linksrh.) zu Köln am gleichen Tage die an der Strecke Crefeld-Viersen zwischen den Stationen Neersen-Neuwerk und Willich gelegene Haltestelle, welche von ersterer Station 2,4, von letzterer 2,6 km entfernt ist, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 6. October 1882.

Die geschäftsführende Direction.

Simon.

3. Personenverkehr.

Am 10. October cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen etc. im diesseitigen Localverkehr der VIII. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der Tariftabellen und Aenderungen der Bestimmungen über die Beförderungen von Reisegepäck und Benutzung der Bahnomnibuszüge.

Exemplare des qu. Nachtrags sind in unserer Güterexpedition käuflich zu haben.

Berlin, den 29. September 1882. Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (388 J)

4. Zollamtliche Abfertigung.

Tarif für die Holländische Güterabfertigung in den Grenzstationen Orsova resp. Verciorova, Predal und Suczawa-Itzkany. Vom 15. October l. J. angefangen wird die Zollabfertigung für Sendungen, welche von oder über Oesterreich-Ungarn nach oder über Rumänien, sowie umgekehrt mittelst Eisenbahn verfrachtet werden, bei den K. K. Oesterreichischen, Königlich Ungarischen und Königlich Rumänischen Grenz-Zollämtern, wofern eine anderweitige Vermittelung vom Versender auf dem Frachtbriefe nicht ausdrücklich angegeben wurde, auf Grund eines einheitlichen Tarifes durch die Functionäre der betreffenden Grenzbahnen besorgt.

Exemplare dieses Tarifes können, solange der Vorrath reicht, bei den Centralstellen der betreffenden Eisenbahnen in Wien, Budapest und Bukarest, ferner bei den Betriebsleitungen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Lemberg und Jassy, sowie in den betreffenden Grenzstationen gratis bezogen werden. Wien, am 1. October 1882. Die Centralleitung der K. K. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. (1870)

(Schluss der offiz. Anzeigen auf Seite 1003.)

7. Cigarrenkistchen und Pappwaaren werden, wenn sie ungebraucht zur Verladung kommen, als sperrig behandelt. Anlässlich des in der Sitzung vom 11. Mai a. c. gefassten Beschlusses über „Beförderung von Emballagen" glaubte die Königliche Eisenbahn-Direction zu Erfurt, es empfehle sich, im Verzeichniss der sperrigen Güter die daselbst aufgeführten „Cigarrenkistchen und Pappwaaren" als „neue" zu kennzeichnen. Die Nothwendigkeit wurde zwar bestritten, der Antrag aber, um jeden Zweifel auszuschliessen, gutgeheissen.

8. Buchweizenschalen sollen dem Artikel „Spreu" im Verzeichniss der sperrigen Güter zugerechnet und sonach bei Aufgabe in Wagenladungen nach Specialtarif III tarifirt werden.

9. Die Frachtberechnung für gebrauchte Emballagen von aussergewöhnlichem Umfange kann nach Ansicht der Kaiserlichen Generaldirection zu Strassburg zu Zweifel Veranlassung geben, denen vorzubeugen beschlossen wird, den in der letzten Sitzung (zu Constanz) gefassten Beschluss (vide Seite 5 des Protocolls) dahin zu ergänzen, dass die Bestimmung sub B. 14 d. der Tarifvorschriften zu lauten habe:

„Für folgende Emballagen, wenn sie in gebrauchtem Zustande und leer als Stückgut aufgeliefert worden, wird die Fracht der Stückgutclasse nach dem halben wirklichen Gewicht, jedoch für mindestens 20 kg berechnet" etc.

10. Eisenvitriol.

Die von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin beantragte Versetzung des Artikels in Specialtarif II wurde von der Tarif-Commission mit Majorität, vom Verkehrs-Ausschuss aber einstimmig gutgeheissen.

11. Anderweite Fassung der Positionen „Steine" im Specialtarif II und III.

Die seitherige Fassung der Bezeichnung für die dem Specialtarif II und III zugewiesenen Steine hat bei verschiedenen Eisenbahn-Expeditionen Differenzen bei der Frachtberechnung hervorgerufen und Veranlassung zu Reclamationen gegeben. Um Zweifel für die Zukunft auszuschliessen, wurde, einem Antrag der Königlichen Eisenbahn-Direction in Köln entsprechend, von Seite des Verkehrs-Ausschusses einstimmig, von der Tarif-Commission mit Stimmenmehrheit beschlossen, für die Position „Steine" im Specialtarif II und III nachstehenden Wortlaut festzusetzen:

Specialtarif II.

„Steine, bearbeitete, Steinhauerarbeiten jeder Art, auch zusammengesetzte Mühlsteine, sämmtlich unverpackt, mit Ausnahme der im Specialtarif III genannten.

Specialtarif III.

Steine:

a) rohe, als Bruch- und Bausteine, roh behauen, Pflastersteine, bossirte und unbossirte, Gyps-, Kalk-, Tuff-, Basaltsteine u. s. w., Schwemmsteine, Steinschrotten und Ziegelbrocken, Bindsteine und Quarze.

b) Bausteine, welche nur an einer Seite glatt behauen und weder geschliffen sind, noch Profile und Abfaçungen haben.

Anmerkung. Hierzu gehören auch die Schichtsteine, sog. Moellons, Verkleidungs- und Sockelquader. Dabei macht es keinen Unterschied in der Tarifirung, wenn einer Sendung solcher Steine an zwei Seiten glatt behauene Ecksteine beigeladen sind. An einer Seite glatt geriebene Bausteine aus Sandstein, Kalkstein oder einem andern weichen Gestein sind als geschliffene Steine im Sinne der obigen Bestimmung anzusehen.

c) Steinplatten (ausschliesslich Marmorplatten) für Trottoirs oder Fluren, gefugt und abgefläeht, auch abcharrirt, bearbeitete Saum- und Bordsteine zur Befestigung von Wegen und Plätzen, sowie Schwellen und Stufen.

d) Mühlsteine, nicht zusammengesetzte, grobe Schleif- oder Wetzsteine und Feuersteine.

e) Gebrannte Steine, Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachsteine (Dachziegel, Pfannen), Schornsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse, unverpackt oder wenn zum überseeischen Export bestimmt, in beliebiger Verpackung.

12. In Ergänzung der Tarifbestimmungen über Verfrachtung von „Fischen" wird beschlossen, auf Seite 9 sub 4 f der Tarifvorschriften statt „frische Seefische" zu sagen „Fische".

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 2. October 1882. (Personentarife. Brückeneinsturz. Brückenconstruction. Augustverkehr. Börsennotiz.)

Für die Personentarife der Bahnen wird die vom Engländer Brandin im Jahre 1865 bereits angeregte Idee der Einheitlichkeit für den Umfang des ganzen Reiches bei uns mundgerecht zu machen gesucht, nachdem dieses Project vom Generalpostmeister Stephan bald fallen gelassen wurde. Wir sollen noch weiter gehen, alle Classenunterschiede beseitigen, den Preis der Personenmarke auf 25 kr. fixiren, die Beistellung bequemer Salonwagen der Privatindustrie überlassen; das gegenwärtige System der Beförderung von Personenzügen zu bestimmten Stunden ohne Rücksicht auf die Zahl der vorhandenen Personen soll ferner aufgehoben und dafür nur derjenige Zug abgelassen werden, welcher auch gehörig gefüllt ist, indem die Verwohlfeilung des Verkehrs eine so starke Steigerung desselben hervorrufen werde, dass eine wesentliche Verlängerung der Pausen zwischen einzeln abgehenden Zügen nicht zu befürchten wäre. Die Möglichkeit der Steigerung der Passagierzahl auf 4–500 Millionen, wie die Verfechter dieser Idee annehmen, ist bei uns absolut ausgeschlossen; in England werden trotz der höchsten Entwickelung der Industrie und anderer dem Personenverkehre so günstigen Verhältnisse doch nicht mehr als 300 Millionen Reisende jährlich befördert; der Vergleich mit der Zunahme von Briefen in Folge der Verwohlfeilung des Portos ist ganz unzulässig. In Oesterreich-Ungarn wohnen etwa 12 Millionen in Städten; die ländliche Bevölkerung hat kein Reisebedürfniss; würde nun die Reiselust durch die Tarifermässigung so sehr gesteigert, dass die bei uns nicht so wie in England häufiger vorkommende Reisenöthigung durch Belebung des Geschäftsverkehrs entsprechende Dimensionen annehmen, so könnten wir höchstens auf 100 Millionen Reisende jährlich zählen. Dann fällt auch die ganze Hypothese über den Haufen, von anderen unseren Sitten und Bedürfnissen entgegenstehenden Inconvenienzen gar nicht zu reden. Der von dem Wortführer der Reform mit 10 kr. angenommene Antheil jedes Passagiers an den Beförderungskosten für die Verzinsung des Anlagecapitals müsste auf mindestens 60 kr. erhöht werden; die ungeheuere Mehrheit fährt bei uns nur kurze Strecken in der III. Classe durchschnittlich um etwa 20 bis 40 kr. und müsste die hohe Gebühr zu Gunsten der Wenigen zahlen, welche weitere Strecken in der II. oder I. Classe befahren. Solche Experimente entbehren jedes Fundamentes und können von dem durch die Bahnen so sehr in Anspruch genommenen Staate nicht zugelassen werden. Dass die Personentarife einer Reform bedürfen, wird von den Verwaltungen selbst anerkannt. So will nun die Südbahn das Zonentarifsystem vom Frachtenauf den Personenverkehr übertragen und dadurch die Reisen auf grössere Strecken verwohlfeilen; von dieser Reform ist allerdings ein günstiger Erfolg voraussichtlich.

Der Brückeneinsturz bei Essegg, welcher den Tod von 26 Husaren zur Folge hatte, wird zu den schärfsten Recriminationen gegen die Bahnverwaltungen benützt. Die plötzliche Unterwaschung des hölzernen Brückenjoches durch die hochangeschwollene Drau ist ein force majeure, welcher menschliche Kraft und Anstrengung nicht gewachsen war. Die gerichtlichen Erhebungen werden diesen Umstand ins Klare setzen. An die Beseitigung der Holz- durch eine Eisenbrücke wird dort schon seit einiger Zeit gearbeitet; dass die Hochwasser früher zu einer Katastrophe führten, konnte nicht vorausgesehen werden. Ist wirklich Unfähigkeit und Indolenz schuld daran, so wird die Strafe nicht ausbleiben. Aber schon jetzt aus dem Unglücke Capital schlagen zu wollen, daraus die Vorzüglichkeit des Staatsbahnsystems, die finanzielle Ohnmacht kleiner Bahnverwaltungen bezüglich der Garantien für die Sicherheit des Baues und Betriebes zu deduciren, ist ungerecht; solche Katastrophen können auf Staatsbahnen eben so wie auf den capitalsmächtigsten Privatbahnen eintreten. Dass in Essegg eine eiserne Brücke schon der Vollendung naherückt, ist ja ein Beweis dafür, dass die Vorsorge gegen die Fährlichkeiten der Holzbrücke schon lange vorher getroffen wurden. Ob solche allgemein zu verbieten und durch Eisenconstructionen zu ersetzen wären, ist eine Frage der Technik. Das Eisenbahnunglück auf der eisernen Taybrücke in England zeigt leider die Ohnmacht so vieler menschlichen Vorkehrungen. Möge das entsetzliche Unheil nicht noch durch Uebertreibungen und Unwahrheiten verschärft werden, welche die Organe der Oeffentlichkeit wissentlich oder unwissentlich verbreiten. So musste die Mittheilung eines „Weltblattes" dementirt werden, dass auf der Tarnow-Leluchower Staatsbahn noch 30 Holzbrücken existiren, während dort von Anfang an nur Eisenbrücken bestehen.

Die strenge Untersuchung aller Holzbrücken wird, wie dies in Ungarn bereits geschehen, auch vom Oesterreichischen Handelsministerium angeordnet werden. Deren absolute Ersetzung durch Eisenconstruction wird nicht anbefohlen; dies wäre bei dem noch nicht regulirten Laufe so vieler Flüsse auch nicht möglich; es wird genügen, die etwa gefährdeten Objecte auszubessern und eine successive Auswechslung derselben vorzunehmen. Die meisten Verwaltungen waren ohnehin schon früher darauf bedacht, die Holzprovisorien in definitive Eisenconstructionen umzuwandeln.

Der Eisenbahnverkehr im August 1882 stellt sich wie folgt. Es wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen im Ganzen 5 175 766 Personen und 5 319 626 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 555 963 fl. erzielt, d. i. pro

Kilometer 1 185 fl. Im gleichen Monate 1881 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 4 771 931 Personen, 4 495 457 t Güter und einer Gesammtlänge von 18 480 km — 19 924 321 fl., oder pro Kilometer 1 078 fl.; daher resultirt für den Monat August 1882 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 9,9 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August 1882 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 144 156 929 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 135 825 724 fl., was mit Rücksicht auf die um 521 km grössere Bahnlänge eine Vermehrung der Einnahmen um 3,2 pCt. ergiebt.

Trotz der vielen Verstimmungsgründe behauptete sich der Bahneffectenmarkt doch ziemlich fest. Die Essegger Katastrophe gilt als ein weiteres Motiv für die Verstaatlichung; die etwas schwächeren Transporte aus Ungarn konnten die mächtige Staatsbahn (350 : 346,50) nur wenig berühren; die fortschreitenden Wiederherstellungsarbeiten der Südbahn begründeten eine kleine Steigerung (143,50 : 143,80); Elbethal macht wieder bessere Geschäfte und stieg auf 241,50; Nordbahn setzt den Siegeslauf fort und erreichte 2802 auf die nun bestimmter auftretende Nachricht der Verhandlungen mit der Regierung; dieselbe soll endlich eine Eisenbahnanleihe zur Vollendung der Bauten aufnehmen, was auch den Cours der übrigen Papiere beeinflusst hat.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. October cr. tritt zum Ausnahmetarif vom 25. October 1881 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets von den Stationen Herzogenrath, Kohlscheid, Alsdorf, Eschweiler, Höngen, Morsbach und Würselen nach den Rheinhäfen bei Deutz, Köln (Rheinstation) und Neuss der Nachtrag I mit ermässigten Frachtsätzen für den Verkehr von den drei letztgenannten Stationen (der Aachen-Jülicher Bahn) in Kraft. Verkaufspreis 10 ₰. Köln, den 30. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1867)

Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. October a. cr. wird die Station Gundelfingen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in das Heft I des vorbezeichneten Verkehres vom 1. September 1882 aufgenommen.

Die Frachtberechnung für den Verkehr mit Gundelfingen erfolgt durch Zurechnung der für die Distanz von 11 km sich ergebenden Taxen von
a) 0,05 ℳ für Getreide etc.,
b) 0,07 „ „ leere Säcke } pro 100 kg
zu den auf Seite 12 des genannten Heftes I in Abtheilung B der Schnitt-Tariftabelle III für Offingen angegebenen Theil-Frachtsätzen, während die in Abtheilung A der Schnitt-Tariftabelle III auf Seite 8 und 9 enthaltenen Theil-Frachtsätze auch für Gundelfingen ungeändert Geltung haben. Wien, am 30. September 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1868)

In Verfolg unserer Bekanntmachung vom 5. d. Mts. wird hierdurch eröffnet, dass die ermässigten Petroleum- und Naphthafrachten für den Verkehr der Nordseehäfen mit Passau auch im Verkehr mit den vorgelegenen Bayerischen Stationen Plattling, Regensburg, Straubing und Vilshafen gleichmässige Anwendung finden. Hannover, den 27. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1869)

Am 1. October d. J. ist der Theil II des Tarifs für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr via Peri-Brenner bezw. Pontebba und via Chiasso-Gotthard in Kraft getreten, welcher anderweite Tariftabellen für den Verkehr via Peri-Brenner und via Pontebba enthält.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den Verbandsstationen käuflich zum Preise von 2 ℳ pro Stück zu haben. Magdeburg, den 3. October 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1871)

Zum diesseitigen Localgütertarife vom 1. October 1877 ist der Nachtrag 24, enthaltend: eine Ergänzung der „Speciellen Tarifvorschriften“ und einen Ausnahmetarif für Europäisches Baum- und Nutzholz etc., erschienen.

Der Nachtrag kann von den diesseitigen Stationen zum Preise von 10 ₰ bezogen werden. Braunschweig, den 1. October 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1872)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 15. October l. J. tritt der Ausnahmetarif für die Beförderung von Schweinen in Wagenladungen von den Stationen Engen, Immendingen, Geisingen und Neudingen nach Mannheim vom 1. Februar 1881 ausser Kraft und treten an dessen Stelle die normalen Sätze des internen Tarifs. Die letzteren ergeben zum grössten Theil Ermässigungen. Soweit Erhöhungen mit der Aufhebung des genannten Tarifs verbunden sind, bleiben die billigeren Sätze des Ausnahmetarifs bis zum 15. November l. J. bestehen. Karlsruhe, den 2. October 1882. Generaldirection. (1873)

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Am 15. November d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif für den rubricirten Verkehr vom 1. Januar d. J. in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen, Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, Tariftabellen und Instradirungsvorschriften.

Druckexemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,10 ℳ bei den Verbandsstationen käuflich zu haben. Breslau, den 25. September 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Verbands-Verwaltungen. (1874)

Weimar-Geraer Eisenbahn. Vom 1. October cr. ab tritt Nachtrag XIII zum Local-Gütertarife Heft I in Kraft, enthaltend Ausnahmetarif für Langholz. Näheres theilen die Güterexpeditionen mit, woselbst auch Exemplare käuflich zu haben sind. Weimar, den 1. October 1882. Die Direction. (1875)

In den Ausnahmetarif 6 des Seehafen-Ausnahmetarifs für den Verkehr zwischen Hamburg, Harburg, Bremerhafen, Geestemünde und Bremen einerseits und Regensburg trans. sowie Passau trans. andererseits vom 1. März d. J. werden mit sofortiger Gültigkeit die Artikel Harz, Brauerharz und Colophonium aufgenommen. Hannover, den 1. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1876)

Am 10. October d. J. kommt der 2. Nachtrag zum 4. Hefte des **Westdeutschen Gütertarifs** zur Einführung. Derselbe enthält theilweise ermässigte Tarifsätze für Konstanz sowie Ausnahmesätze für Roheisen von Giessen und Lollar und kann zum Preise von 0,05 ℳ von der Verbandsstation bezogen werden. Hannover, den 2. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1877)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zu unserem Local-Gütertarif Theil II vom 1. Mai d. J. ist ein Nachtrag 5 erschienen, durch welchen mit heute für Bier in Fässern, als Wagenladung zur Beförderung mit den Nachteilgüterzügen aufgegeben, ermässigte Frachtberechnung zur Einführung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen; auch werden Exemplare dieses Nachtrages durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich verabfolgt. Die Direction. (1878)

Auf die Zeit vom 15. October 1882 bis 1. Juni 1883 tritt unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze der Ausnahmetarife vom 15. September 1880 resp. vom 15. October 1881 ein neuer **Ausnahmetarif** für den Transport von **Rohzucker und Melasse** im Verkehre zwischen Stationen der Böhmischen Westbahn, der Buschtěhrader Bahn, der Kaiser Franz-Josefbahn, der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Niederländischen Staatsbahnen und der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft andererseits mit ermässigten Taxen in Kraft, welche von den betheiligten Verbandsverwaltungen bezogen werden kann. Dresden, am 3. October 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1879)

Die in den Tarifen für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg (einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn) einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover andererseits vom 1. Juni 1882, sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1882 andererseits enthaltenen Ausnahme-Tarifsätze für Stärke aller Art, Stärke und Kartoffelmehl etc. zwischen Cüstrin einer- und Bremen, Bremerhafen und Geestemünde, Hamburg, Harburg, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits (Ausnahmetarif 8 resp. 4) haben hinfort auch für Cüstriner Vorstadt, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, Giltigkeit. Bromberg, den 4. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1880 J)

Die Haltestelle Friedenhorst der Märkisch-Posener Eisenbahn ist für den Güterverkehr noch nicht eingerichtet und findet daher die nach unserer Bekanntmachung vom 29. v. Mts. eingeführte Frachtberechnung auf diese Haltestelle bis auf Weiteres keine Anwendung. Berlin, den 4. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1881)

Mit dem 15. October 1882 tritt ein Ausnahmetarif für den Transport von Hornvieh in Wagenladungen von mehreren Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nach Wien (St. Marx) der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können sowohl von den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Stationen, als auch von den unterzeichneten Verwaltungen bezogen werden. Wien, am 1. October 1882. Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn. Directorium der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Direction der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. (1882)

(Fortsetzung der offiz. Anz. auf S. 1000.)

No. 19. Jahrgang 1882. **Berlin**, am 9. October 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 6. October incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Colli mit Buchstaben sign.:										
1	A	—	7	Colli	Röhren	175	1	Kreuznach	K. E.-D. linksrh.	
2	A St.	—	1	Fass	leer	7	2	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
3	A T	7067	1	„	Wein	96	3	Bingerbrück	K. E.-D. linksrh.	
4	B	1422	1	Pack	Ofenröhren	7,5	4	Konstanz	Badische	
5	B A B	—	2	—	Achtel Bier	—	5	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
6	B & Co.	—	1	Kiste	Eisenwaaren	65	6	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
7	B K	13553	1	„	leer	30	7	Deutz	„	
8	B S	2166	1	Ballen	?	25	8	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
9	B V	{ 31714 / 6109 }	1	Sack	Reis	12,5	9	Frankfurt a. M.	K. E.-D. Hannover	
10	C B	1420	1	Ballen	Manufacturwaaren	80	10	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
11	C F	—	1	—	Ofenplatte	—	11	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
12	Ch F E	2915	1	Korbflasche	Säure	75	12	Uerdingen	K. E.-D. linksrh.	
13	C K B	—	1	Korb	Aepfel	24,5	13	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
14	D R S	1886	1	Ballen	—	22	14	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
15	E	429	1	—	Eisenplatte	105	15	Hamm	K. E.-D. Elberfeld	
16	E D	11051	1	Kiste	Maschinentheile	47	16	Düren	K. E.-D. linksrh.	
17	E E K	—	1	—	eisern. Schraubenstock	17	17	Aachen	„	
18	F D	312	1	Fass	Branntwein	126	18	Bingerbrück	„	
19	F R	1166	1	Kiste	?	111	19	Köln Gereon	„	
20	F S	12736/37	2	Fässer	Petroleum	?	20	Soest	K. E.-D. Hannover	
21	F W	5	1	Gebund	Schiefertafeln	14	21	Eupen	K. E.-D. linksrh.	
22	F W L	1154	1	Pack	Eisenwaaren	7	22	Gelsenkirchen	K. E.-D. r. Köln	
23	G S	674	1	Kiste	?	48	23	Posen	Oberschlesische	
24	H	187	1	Korb	anschein. Eisenwaaren	54	24	Soest	K. E.-D. Hannover	beschr. Dahlen.
25	H	27168	1	Wagen	Petroleum	—	25	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
26	H B	1/3	3	Ballen	Leder	282	26	Lötzen	K. E.-D. Bromberg	
27	H B S	523	1	Sack	Werkzeug	19	27	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
28	HE	7981	1	Fass	Eier	45	28	Deutz	„	
29	H E S	875/76	2	Kisten	leer	83	29	Breslau	Oberschlesische	
30	H F	1136	1	Kiste	leer	38	30	Leopoldshöhe	Badische	
31	H J	1611	1	Säckchen	—	12,5	31	Herne K. M.	K. E.-D. r. Köln	
32	H M	1692	2	Packen	eiserne Kohlenlöffel	25	32	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	beschr. Hildesheim
33	H & S	758	1	Kiste	?	27	33	Nordhausen	K.E.-D. Frankf.a/M.	bez. Rotterdam.
34	J B	—	2	—	eiserne Röhren	118	34	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
35	J B	—	1	Kiste	Kleider u. Bücher etc.	30	35	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
36	{ J G A B }	—	1	Fass	gefüllt	125	36	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
37	J H	1199	1	Kiste	?	42	37	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchener	{ Am 16. Septbr. aus Wagen 7009 Magdeburg entl.
38	J P	—	1	—	Eisenplatte	8	38	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
39	J S	3	1	Ballen	leere Säcke	12,5	39	Kettwig	„	
40	J S	5710	1	Kiste	—	—	40	Hagen	„	
41	J W	48	1	Kistchen	—	5	41	Düsseldorf	„	
42	J W	211	1	Kiste	Wein	60	42	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
43	J X	100	1	Rolle	Packleinen	22	43	„	„	
44	K H D	—	1	Sack	Kaffee	5,1	44	Kolmar	K. E.-D. Bromberg	
45	K M	—	1	Fass	unbekannt	157	45	Soest	K. E.-D. Hannover	beschr. Arnheim.
46	K V	603	1	„	Farbe	64	46	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
47	L M	583	1	Ballen	?	112,5	47	Trier	K. E.-D. linksrhein.	
48	L S	1621	1	„	Wollwaaren	13	48	Köln Gereon	„	
49	L S A	2181	1	Kiste	Drahtnägel	100	49	Nördlingen	Württ.-Bayer. Stsb.	
50	L St.	555	1	Pack	Kisten	62	50	Mannheim	Badische	
51	L W K	—	1	Collo	Eisen	9	51	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
52	M A H	194	1	Kiste	Maschinentheile	355	52	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	{ von Hamburg eingegangen.
53	M C	488	1	Sack	Kaffee	68	53	Breslau	Niederschl.-Märk.	
54	MKW	990	1	Kiste	—	22	54	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
55	M W	5486	1	„	Knöpfe	52	55	Venlo	K. E.-D. linksrh.	
56	N M	5365	1	Ballen	Wollstoffe	62,5	56	Sandersleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	
57	P	1	1	„	Felle	20	57	Weimar	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
58	P	—	1	Stab	Stahl —	10	58	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
59	R J	115	1	Korb	Eisenwaaren —	49	59	Harkorten	K. E.-D. Elberfeld	
60	S	34/53	20	Kisten	Satzkisten —	160	60	Göttingen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
61	S	933	1	—	eiserne Ofenplatte —	4	61	Schöningen	Braunschweig.	
62	S B	3295	1	Kiste	? —	95	62	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
63	S & Co.	8089	1	„	? —	150	63	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
64	S F	166	1	„	Manuf.-W. —	65	64	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
65	S H	2871 10262 5462 9715	4	Fässer	leer —	49,5	65	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
66	S W	44	1	Fass	Wein —	43,5	66	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	Am 29./9. 82 aus Wagen 4070 Magdeburg entladen.
67	T H	1/3	3	Kisten	Eisenwaaren —	236	67	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büch. B.	
68	W A	9	1	Kiste	? —	8	68	Kleeberg	Oberschlesische	
69	W O R	100 510 210	1	Fass	? —	271	69	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
70	W W	—	1	Korb	Eisen —	89	70	Neuss	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Colli m. Adressen sign.					
71	B. Geyer B. Gustein	—	2	Körbe	Früchte —	25	71	Kufstein	Bayer. Staatsb.	
72	B H Witten	—	1	—	Riemscheibe —	18	72	Witten	K. E.-D. Elberfeld	
73	Gebr. Ibing	1711 1169	2	Bierfässer	leer —	45	73	Düsseldorf Rh.	K. E.-D. r. Köln	
74	Geschw. Gesthausen Caub	—	1	Sack	Bürstenwaaren —	25	74	Deutz K. M.	„	
75	Gnesen-Posen	172	1	Kiste	Effecten —	30	75	Posen	Oberschlesische	
76	J. Sinzig	—	1	Pack	Papier —	15	76	Sinzig	K. E.-D. linksrhein.	
77	Jos. Vent Innsbruck	—	1	Korb	Trauben —	17	77	Kufstein	Bayer. Staatsb.	
78	Les broussart Brüssel	104	1	Colli	Gestelle —	—	78	Kaldenkirchen	K. E.-D. linksrhein.	
79	Riemke	—	1	Schnur	8 Paar Holzschuhe —	6	79	B.-Riemke	K. E.-D. Elberfeld	
80	S J. B. Schnitgen in Berncastel a/M. & in Brilon	89	1	—	hölzerner Koffer, anscheinend Kleider	31,5	80	Hennef	K. E.-D. r. Köln	Zu Gepäckschein Köln-Hennef 215.
81	Wolff & Cahn Leutersdorf	—	5	Stück	trockene Häute —	42	81	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
					C. Colli m. Nummern sign.					
82	—	I	1	Pack	Strohhülsen —	27	82	Bremen	K. E.-D. Hannover	
83	—	1	1	Packet	Bürsten —	2,5	83	Osnabrück K. M.	K. E.-D. r. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.					
84	N	2503 2516	1 1	Kiste „	gefüllt — gefüllt —	124 46	84	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
85	R	2085	1	Fass	? —	152	85	Posen	Oberschlesische	
86		7867	1	Kiste	? —	30	86	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein	
87	H O.	—	1	„	? —	—	87	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
88	H T	1999 2002	1 1	Ballen „	Wurzeln — Wurzeln —	89 89	88	Kufstein	Bayer. Staatsb.	
89	489	115	1	Ballen	gefüllt —	47	89	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
90		—	5	Kisten	Garn —	972	90	Kufstein	Bayer. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
91	L S R (Zeichen)	—	1	Collo	Siebränder —	4	91	Bremen	K. E.-D. Hannover	
92	(43)	1/10	10	Ballen	Kaffee —	624	92	Kaldenkirchen	K. E.-D. linksrhein.	
					E. Colli ohne Signatur.					
93	—	—	1	Fässchen	marinirte Aale —	—	93	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
94	—	—	8	—	Coaks-Aufsätze —	—	94	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
95	—	—	1	—	Bleiplatte —	25	95	Dortmund K. M.	„	
96	—	—	2	Fässer	Därme —	132	96	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
97	—	—	1	Rolle	Draht —	17	97	Düren	K. E.-D. linksrhein.	
98	—	—	1	Stange	Eisen —	3	98	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
99	—	—	2	„	Eisen —	—	99	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
100	—	—	4	„	Eisen, 1,5 m lang —	4	100	Rottweil	Württ. Staatsb.	
101	—	—	{ 4 1	Bund „	Flacheisen — Rundeisen —	} —	101	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	30	Collis	gesalz. Häute —	945	102	Aachen	K. E.-D. linksrhein.	
103	—	—	1	—	{ messing. Hohlwinkel mit 2 Schrauben (Maschinentheil) }	—	103	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
104	—	—	1	Stück	Holz —	3,5	104	Wetzlar	K. E.-D. r. Köln	
105	—	—	16	—	Kinderstühle —	38	105	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	1	Pack	24 Kohlenschüppen —	7,5	106	Mülheim a/Rhein	„	
107	—	—	1	Korb	leer —	3	107	Esslingen	Württemb. Stsb.	
108	—	—	1	Ballen	Lumpen —	82	108	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
109	—	—	3	Säcke	Lumpen —	—	109	Labes	K. E.-D. Bromberg	
110	—	—	2	„	Lumpen —	—	110	Freienwalde i/P.	„	
111	—	—	1	Korb	Obst —	14	111	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
112	—	—	1	Colli	Ofentheil —	10	112	Düren	K. E.-D. linksrhein.	
113	—	—	1	„	defecte Ofentheile —	7,5	113	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	—	—	35	Stück	Roheisen —	—	114	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
115	—	—	2	„	Rohre —	—	115	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
116	—	—	3	Pack	leere Säcke —	58	116	Brilon	K. E.-D. Elberfeld	
117	—	—	1	—	{ gusseiserne Scheibe mit 4 Löchern }	2	117	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a. M.	
118	—	—	1	Fass	schwarze Seife —	26	118	Berlin	Niederschl.-Märk.	{ Am 20/7. 82 aus Wagen 3856 O/S. entladen.
119	—	—	1	Korb	Sellerie —	18	119	Leipzig	K. E.-D. Erfurt	
120	—	—	2	Stangen	Stahl —	77	120	Langendreer	K. E.-D. Elberfeld	
121	—	—	3	„	Stahl —	8	121	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
122	—	—	4	—	Steinplatten —	16,5	122	Düren	„	
123	—	—	1	—	Wagendecke —	—	123	Heidelberg	Badische	
124	—	—	1	—	Privatwagendecke —	—	124	Karlsruhe	„	
125	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	42	125	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	

Schluss der offiziellen Anzeigen von Seite 1000.

5. Ausgabe neuer Zinscouponsbogen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Ausgabe neuer Zinscouponsbogen zu den Obligationen der 4 pCt. convertirten Prioritäts-Anlehen der Pfälzischen Ludwigsbahn

vom Jahre 1848 von 2 000 000 fl.,
„ „ 1852 „ 500 000 „
„ „ 1856 „ 700 000 „

betreffend.

Die für einen weiteren Zeitraum von 10 Jahren neu ausgefertigten Zinscouponsbogen zu den Obligationen der obigen Anlehen Lit. A., B., C., D., E., F., G., H., J., K., L., M. können bei den nachbezeichten Bankhäusern:

in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ „ bei Herrn Phil. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei den Herren W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,
„ Neustadt a/H. bei Herrn Louis Dacqué,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der Königl. Hauptbank,

oder bei der unterfertigten Direction bezogen werden.

Die Besitzer von 4 pCt. convertirten Prioritäts-Obligationen werden daher ersucht, den bei der Obligation befindlichen Talon

vom 1. bis 15. October 1882

nebst einem arithmetisch geordneten Verzeichnisse, zu welchem Formularien bei den oben bezeichneten Anmeldungsstellen bezogen werden können, zur Abstempelung bei einem der genannten Bankhäuser einzureichen, bei welchem sodann der neue Couponsbogen gegen Ablieferung des abgestempelten Talons

Ende October 1882

kostenfrei bezogen werden kann.

Der Austausch des Talons gegen den Couponsbogen kann bei der Direction jederzeit, ohne vorherige Anmeldung und Abstempelung, unter Einreichung eines arithmetisch geordneten Verzeichnisses erfolgen, dagegen ist nach dem

15. October 1882

die Anmeldung bei den Bankhäusern nicht mehr zulässig und können alsdann die neuen Couponsbogen ausschliesslich nur bei der Direction bezogen werden.

Brieflich verlangte Zusendungen gehen auf Kosten und Gefahr des Empfängers. Ludwigshafen a/Rh., den 25. September 1882. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (377)

6. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Elberfeld. Die Lieferung der für die diesseitigen Werkstätten vom 1. Januar 1883 bis ult. März 1884 erforderlichen Locomotiv-, Tender- und Wagen-Radreifen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Bezügliche Offerten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift:

Offerte auf Lieferung von Radreifen

bis zum Sonntag, den 15. October cr., an unser Materialienbüreau hierselbst einzureichen. Die Eröffnung derselben findet am Montag, den 16. October cr., Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten im hiesigen Verwaltungsgebäude statt.

Lieferungsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind gegen Erstattung der Selbstkosten ad 50 ₰ von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hier zu beziehen. Elberfeld, den 29. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (387)

Die Lieferung des Bedarfs an Radreifen aus Flussstahl für Locomotiven und Tender — ca. 500 Stück — soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei unserem maschinentechnischen Büreau, Domhof 48 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch gegen Francoeinsendung von 0,50 *M.* portofrei von demselben bezogen werden.

Die Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Submission auf Radreifen" versehen, bis zum 6. October 1882, Abends, der unterzeichneten Direction einzureichen, bei welcher die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 7. October 1882, Vormittags 10 Uhr, erfolgen wird. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (386)

Dieser Nummer liegen drei Prospecte, betr.: Neumann, Geographisches Lexikon des Deutschen Reichs (Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig), Göbel's patent. Geschwindigkeitsmesser der Gandenberger'schen Maschinenfabrik von Georg Göbel in Darmstadt und Schmirgel-Schleifmaschinen des Schmirgel-Dampf-Werks von S. Oppenheim & Co. in Hainholz vor Hannover.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 79.

Zeitung des Vereins

1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. October 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Ueber den internationalen Verkehr der Italienischen Eisenbahnen und die bezüglichen Tarife.

Der „Mon. d. Str. ferr.“ veröffentlicht eine ihm von „beachtenswerther Seite“ *) zugegangene historische „Studie“ über den internationalen Verkehr der Italienischen Eisenbahnen, die in demselben zur Anwendung gekommenen Tarife und die der Einführung der betreffenden Verkehre vorangegangenen Verhandlungen. Bei dem Interesse, welches diese Studie mit Rücksicht auf die Eröffnung der Gotthardbahn und die hieran sich knüpfenden Verkehrsänderungen auch für unseren Leserkreis hat, geben wir den wesentlichen Inhalt derselben nachstehend wieder.

Die Geschichte der Verhandlungen, welche zwischen den betheiligten Italienischen und auswärtigen Verwaltungen gepflogen wurden jedesmal, wenn ein neuer Alpenübergang und damit ein neuer Weg für den internationalen Verkehr geschaffen war, bietet nicht das Bild einer durch vorher festgestellten einheitlichen Plan herbeigeführten Entwickelung der wirthschaftlichen Beziehungen. Es ist dies leicht erklärlich aus dem Wechsel der politischen und wirthschaftlichen Verhältnisse, unter denen die verschiedenen Eisenbahnverbindungen zwischen Italien einerseits und Frankreich, der Schweiz, Deutschland und Oesterreich-Ungarn andererseits im Laufe der letzten 15 Jahre ins Leben traten. Es erscheint deshalb zunächst nöthig, die Erwägungen darzulegen, welche die Eisenbahnverwaltungen zur Aenderung ihrer früheren Anschauungen und zur Annahme anderer allgemeiner Grundsätze veranlassten.

Die internationalen Tarife, welche 1868 mit Oesterreich, 1869 mit Bayern, 1871 mit anderen Deutschen Eisenbahnverwaltungen, 1872 mit Frankreich und 1878 mit der Schweiz vereinbart wurden, konnten nicht nach einheitlichen Grundsätzen gebildet sein, da sie nach und nach entstanden, wenn neue Alpenübergänge oder neue Verkehre eröffnet wurden oder wenn es sich darum handelte, der Concurrenz zu begegnen. Dazu kam die Verschiedenheit der Tarifsysteme und, besonders in der ersten Zeit, Schwierigkeiten, welchen die Verhandlungen mit den auswärtigen Verwaltungen begegneten. So kamen in die Tarife mannigfache Ungleichmässigkeiten und hatten dieselben oft einen ungünstigen Einfluss auf die Entwickelung der nationalen Industrie.

Für die Strecken der Oberitalienischen Eisenbahnen kamen beispielsweise für Eilgut die nachstehenden Sätze in Anwendung:

		pro Tonne und Kilometer
im Italienisch-Oesterreichischen Verkehr	Güter im Allgemeinen	0,44 L.
	Lebensmittel	0,25 „
im Italienisch-Deutschen Verkehr	gewöhnliche Güter und Lebensmittel	0,25 „
im Italienisch-Französischen und Italienisch-Schweizerischen Verkehr	gewöhnliche Güter	von 0,44—0,20 L.
	Lebensmittel	„ 0,25—0,16 „
im Verkehr mit Französischen Häfen und Grenzorten	gewöhnliche Güter und Lebensmittel	„ 0,30—0,20 „

Für Sendungen von Lebensmitteln nach dem Auslande in ganzen Wagenladungen bestanden keine besonderen Sätze, aber es waren private Vereinbarungen zur Begünstigung und Erleichterung solcher Transporte getroffen.

Für gewöhnliches Frachtgut bestanden pro Tonne und Kilometer die Sätze:

im Italienisch-Oesterreichischen Verkehr: 0,16, 0,14, 0,12, 0,10, 0,07, 0,06, 0,05 L., constant für jede beliebige Entfernung;
im Italienisch-Deutschen Verkehr: 0,10, 0,083, 0,066, 0,05, 0,04 L., constant für jede Entfernung;
im Italienisch-Schweizerischen Verkehr: variirend von 0,14 bis 0,035 L. je nach der durchlaufenen Strecke und der aufgegebenen Gewichtsmenge.

Im Italienisch-Französischen Verkehr kamen die Sätze des internen Verkehrs zur Anwendung, ermässigt für einzelne Güter bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg.

Diese ungerechtfertigten Ungleichmässigkeiten gaben zu vielfachen Reclamationen Veranlassung und brachten auch den Eisenbahnverwaltungen Schaden. So konnte beispielsweise im Eilgutverkehr eine Sendung von Mailand nach Wien, statt via Cormons im Italienisch-Oesterreichischen Verkehr zum Preise von 0,44 L. pro Tonne und Kilometer im Italienisch-Deutschen Verkehr via Peri zu 25 Cts. pro Tonne und Kilometer befördert werden; die Oberitalienischen Eisenbahnen transportirten dann das Gut via Peri nur auf 185 km, welches sie via Cormons auf 405 km zu transportiren gehabt hätten.

Im Frachtgutverkehr bestanden Verschiedenheiten für dieselbe Route und für dasselbe Gut je nach den verschiedenen Verkehren. So zahlte roher Hanf in gepressten Ballen in Parthien von mindestens 5 000 kg von Bologna bis zur Grenze bei Peri pro Tonne und Kilometer

im Italienisch-Oesterreichischen Verkehr 0,07 L.,
im Italienisch-Deutschen Verkehr 0,083 L.,
im Schweizerischen Verkehr 0,065 L. in gepressten Ballen zu 180 kg pro Cubikmeter,
im Schweizerischen Verkehr 0,055 L. in gepressten Ballen zu 250 kg pro Cubikmeter,
von Eisenbahn zu Eisenbahn im internen Verkehr 0,065 L.

Es musste daher ein Versender, welcher das Gut beim Aufgeben frankirte, für dieselbe Strecke der Oberitalienischen Eisenbahnen (Bologna-Peri) und dasselbe Gut zahlen:

wenn dasselbe nach Innsbruck bestimmt war 12,04 L. pro Tonne
„ „ „ München „ „ 14,28 „ „ „
„ „ „ Romanshorn „ „ 11,18 „ „ „

oder 9,46 L. je nach dem Grade der Compression der Ballen und, wenn es nach der Grenzstation kartirt war, von Eisenbahn zu Eisenbahn 11,18 L. Glaswaaren von Venedig, in Parthien zu

*) Anscheinend von der Direction der Oberitalienischen Eisenbahnen. D. Red.

5 000 kg, zahlten von Venedig nach Modane 27,36 L. pro Tonne, wenn sie nach Lyon, und 41,17 L., wenn sie nach Boulogne sur mer adressirt waren.

Solche Anomalien gaben Veranlassung zur Forderung einheitlicher Behandlung, aber die von der Eisenbahnverwaltung in Folge des Drängens Einzelner nach und nach eingeführten Modificationen brachten jene Complicationen hervor, welche das Publikum beklagte. Die internationalen Verkehre, für welche diese verschiedenen Tarifsätze galten, hatten den Zweck, den Austausch zwischen den Nationen zu erleichtern; aber wenn dieser Zweck auch zum grossen Theile erreicht wurde, so wurden doch auch Klagen des Handels darüber hervorgerufen, dass die inländischen Güter nicht die gleichen Vortheile im Binnenverkehr genossen, in manchen Fällen war sogar die inländische Production zu Gunsten der ausländischen benachtheiligt. Es gaben die Verschiedenheiten in den Frachtsätzen aber auch Veranlassung zu Streitigkeiten mit fremden Eisenbahnverwaltungen. So wurden z. B. Roheisen aus den Rheinprovinzen und Maschinen aus Belgien, statt nach Mailand über die Brennerroute im Italienisch-Deutschen Verkehr spedirt zu werden, in Folge der Tarifstellung nach Belfort zur Weitersendung nach Mailand im Italienisch-Französischen Verkehr kartirt oder auch nach Basel zur Weiterbeförderung nach Mailand im Italienisch-Französisch-Schweizerischen Verkehr. In Folge dessen beschwerten sich die betheiligten Verwaltungen darüber, dass die Italienischen Tarifsätze für die Brennerroute höher waren, als die für die Route über Modane. Andererseits gab die Begünstigung einzelner Güter auf der Brennerroute den bei der Route via Modane betheiligten Verwaltungen Anlass zu Beschwerden.

Die bei den früheren Verkehren gemachten Erfahrungen veranlassten die Oberitalienischen Eisenbahnen bei der Eröffnung der Pontebbalinie, welche eine Aenderung der Tarife für die östlichen Alpenübergänge hervorrief, den Grundsatz der gleichmässigen Behandlung des Verkehrs auf den verschiedenen Alpenübergängen zu adoptiren. Es wurden deshalb die Tarifsätze für die Betheiligung der Oberitalienischen Bahnen an den verschiedenen internationalen Tarifen gleichmässig festgestellt und soviel es die Vielgestaltigkeit des Tarifs für den innern Verkehr Italiens zuliess, mit den Sätzen desselben in Uebereinstimmung gebracht. Es wurden 30 Classen für die Güter im Allgemeinen gebildet nebst 2 Specialtarifen für Bauholz und für Eisen und Metallwaaren und wurde vorbehalten, in geeigneten Fällen noch weitere Specialtarife zu bilden. Mit diesem einheitlichen Programm gingen die Italienischen Eisenbahnen im Jahre 1880 an die Reform des Italienisch-Deutschen Verkehrs, im Jahre 1881 an die des Italienisch-Oesterreichisch-Ungarischen, des Italienisch-Böhmischen und des Italienisch-Französischen Verkehrs für Eilgut; dasselbe System wurde auch befolgt bei der Aufstellung der neuen Tarife für die Gotthardroute. In Bezug auf die Italienisch-Französischen Tarife für den Frachtverkehr sind die Verhandlungen zur Umänderung nach den neuen Grundsätzen im Gange.

Die eingeführten Reformen besserten in hohem Masse die Verkehrsverhältnisse und noch mehr die Verhältnisse der nationalen Production und Industrie. Sie schützten die letztere gegen die ausländische Concurrenz und erhöhten zu gleicher Zeit die Eisenbahneinnahmen.

Was den Personenverkehr betrifft, so gingen die bezüglichen Verhandlungen glatt von Statten, weil hierbei Concurrenzrücksichten nur in geringem Masse mitsprachen und die Transporte nicht von ihrem natürlichen kürzesten Wege abgelenkt werden konnten. Die Rundreisen wurden nach und nach eingeführt mit einer fast einheitlichen Reduction der Preise seitens der ausländischen Eisenbahnen; ebenso führten die Italienischen Bahnen für Rundreisen die im Italienischen Binnen- und Verbandsverkehre schon üblichen Reductionen ein. Nur bei den Französischen Bahnen stiess die Einführung der Rundreisen auf Schwierigkeiten, erst im Juni 1879 kam dieselbe zu Stande. Die mit dem Rundreiseverkehr gemachten günstigen Erfahrungen veranlassten die Französischen Bahnen zu weiterer Ausdehnung desselben. Da hiernach bezüglich des Personentransports nur eine chronologische Uebersicht der verschiedenen zur Einführung gekommenen Verkehre gegeben werden könnte, so soll im Nachstehenden nur über die Verhandlungen und Einrichtungen bezüglich des Güterverkehrs gesprochen werden, welcher wegen seiner Bedeutung für die allgemeinen Interessen der Länder sowohl, als für das specielle Eisenbahninteresse Veranlassung zu so vielen und lebhaften Streitigkeiten gab.

Der Italienisch-Französische Verkehr. Die Linie Bussoleno-Modane wurde im Jahre 1871 eröffnet, der directe Verkehr für Personen, Gepäck und Eilgut trat ins Leben am 29. Januar 1872 und der für Frachtgut am 18. März 1872. Die Linie von Savona nach Ventimiglia wurde am 25. Januar 1872 eröffnet, der directe Verkehr für Personen, Gepäck und Eilgut trat am 18. März, der für Frachtgut am 25. Mai desselben Jahres in Kraft. Die Verhandlungen zogen sich aus mehrfachen Gründen sehr in die Länge. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erhob für die Strecke von S. Jean de Maurienne zur Grenze die doppelte Frachttaxe zum Ausgleich für die hohen Zugförderungskosten. Diese Berechtigung war der früheren Italienischen Gesellschaft Victor Emanuel von der Italienischen Regierung zugestanden und war bei der Abtretung der Savoyischen Bahn mit übertragen worden. Für die Strecke Bussoleno-Modane, für welche die Uebertaxe ebenfalls erhoben werden konnte, verzichtete die Oberitalienische Eisenbahn mit Genehmigung der Regierung auf die Erhebung mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche dadurch für die commerziellen Beziehungen hervorgerufen werden konnten. Bei den hiernach eingeleiteten Verhandlungen konnte indessen zunächst nur erreicht werden, dass die Uebertaxe für Vieh und einzelne andere Güter in Wegfall kam.

Eine andere Schwierigkeit für den Verkehr lag in dem Umstande, dass die im Staatseigenthum befindliche Linie Modane-Culoz von dem übrigen Netze der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn getrennt war und höhere Tarife hatte; infolge dessen konnten die Strecken zwischen Monaco und Culoz oder zwischen Modane und Montmélian nicht mit den folgenden Strecken in Verband treten und es blieb für dieselben deshalb die Anwendung der ermässigten Differentialtarife ausgeschlossen.

Es wurden indessen trotz dieser Schwierigkeiten Tarifsätze vereinbart, welche die Genehmigung des Italienischen Ministers erhielten. In Folge von Verhandlungen, welche hiernach die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen mit denen der Römischen und der Südbahnen einleitete, traten auch die Römischen Bahnen diesem directen Verkehre bei; die Verwaltung der Südbahnen dagegen lehnte den Beitritt ab, um nicht genöthigt zu sein, die für den Italienisch-Französischen Verkehr berechneten Tarifsätze auch im Binnenverkehr zur Anwendung zu bringen.

Im Jahre 1879 fand bei den Französischen Bahnen infolge der Vereinigung der Rhonebahnen mit dem Netze der Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen eine allgemeine Revision der Tarife für den Binnenverkehr statt, es hörte auch die Trennung der Linien von Culoz und Montmélian nach Modane von dem übrigen Netze der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf und wurden die Tarife für sämmtliche Strecken gleichmässig. Es wurde infolge dessen auch eine Revision der Tarife des Italienisch-Französischen Verkehrs nothwendig, welche zur Publication eines neuen Tarifes am 1. September 1881 führte. Diesem neuen Tarife schlossen sich nicht nur die Römischen, sondern auch die Südbahnen an, weil die Nothwendigkeit, die für den ausländischen Verkehr geltenden Sätze auch im Binnenverkehr zur Anwendung zu bringen, nicht mehr bestand. Es trat bei diesem Tarif eine mehr oder minder bedeutende Reduction fast aller Sätze ein.

Wenn auch seitens der Französischen Verwaltung bei Vereinbarung der Tarifsätze Hindernisse durch das stete Bestreben bereitet wurden, den Hafen von Marseille thunlichst gegenüber den Italienischen Häfen zu begünstigen, so muss doch anerkannt werden, dass durch den directen Italienisch-Französischen Verkehr die Entwickelung der commerziellen Beziehungen zwischen Italien und Frankreich in hohem Masse gefördert wurde. Der Austausch der Güter nahm stetig zu, wie die Eisenbahnstatistik nachweist. An Eilgut wurde von Italien nach Frankreich auf den beiden Wegen über Modane und über Ventimiglia befördert: in 1873 68 543 Centner (quintali) und in 1880 97 450 Centner. Umgekehrt aus Frankreich nach Italien wurden befördert: in 1873 24 885 Centner, in 1880 34 082 Centner. An Frachtgut wurde befördert: aus Italien nach Frankreich in 1873 54 657 t, in 1880 187 640 t und aus Frankreich nach Italien mit Ausschluss der beträchtlichen Kohlentransporte für Rechnung der Oberitalienischen Bahnen in 1873 168 513 t, 1880 178 751 t.

Die Vermehrung der Ausfuhr Italiens betraf hauptsächlich die Nahrungsmittel und darunter besonders Eier, Geflügel und Butter. Auch vermehrte sich die Ausfuhr von roher Seide, Cerealien, Wein, Oel, rohen Marmor und Webereien. Die Vermehrung der Einfuhr aus Frankreich betraf hauptsächlich Gespinnste und Gewebe, Kurzwaaren, Luxusweine und Liqueure in Kisten, Felle, Maschinen und dergl. Ausser dieser Vermehrung des Zwischenhandels gelang es auch durch den directen Italienisch-Französischen Verkehr einen nicht unbedeutenden Theil des Güteraustausches zwischen Oesterreich-Ungarn, Frankreich und der Westschweiz, welcher früher den Seeweg über Monaco oder die Concurrenzroute über Avricourt benutzte, über die Italienischen Bahnen zu leiten.

Italienisch - Französisch - Schweizerischer und Italienisch-Schweizerisch - Südbadischer Verkehr. Im November 1871, drei Jahre nach Eröffnung der Brennerlinie, wurde neben dem Italienisch-Bayerischen Verkehr auch ein Italienisch-Schweizerisch-Südbadischer Verkehr eingerichtet, welcher den directen Güteraustausch zwischen Italienischen Stationen und solchen der Schweizerischen Nordost- und der Badischen Staatsbahn zu Tarifsätzen ermöglichte, welche mit Rücksicht auf die weite Entfernung zwischen Peri und dem Bodensee (667 km) von allen Verwaltungen sehr ermässigt waren.

In der Absicht, zu Gunsten des Hafens von Genua einen neuen Verkehrsweg zu eröffnen, wurden von der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen schon vor 1875 Verhandlungen mit den betheiligten anderen Verwaltungen wegen Einrichtung eines directen Italienisch - Französisch - Schweizerischen Verkehrs

(Route Modane-Genf) eingeleitet. Die Einrichtung dieses Verkehrs stiess aber wegen der Concurrenz der Häfen von Marseille und auch von Venedig mit dem von Genua auf mannigfache Schwierigkeiten und trat derselbe erst am 15. Mai 1878 ins Leben. Von den Italienischen Bahnen schlossen sich diesem Verkehr ausser den Oberitalienischen nur die Römischen an.

Dieser Verkehr brachte ebenfalls wesentliche Vortheile. Die nach der Schweiz gerichteten Transporte roher Baumwolle betrugen im Jahre 1880/81 von Genua 6 200 t und 1 100 t von Venedig, während im Jahre 1878/79 im Ganzen nur 2 081 t transportirt wurden. Auch gingen bedeutende Transporte von Käse und Webereien aus der Schweiz nach dem Orient über die Italienischen Bahnen.

Mit der Eröffnung der Gotthardbahn wurde der Italienisch-Französisch-Schweizerische Verkehr von den betheiligten Schweizerischen Verwaltungen gekündigt, trotz der lebhaften Gegenvorstellungen der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen, welche diesen Verkehr mindestens bis zur Einrichtung des directen Verkehrs über die Gotthardroute zu erhalten wünschte. Was den Italienisch-Schweizerisch-Südbadischen Verkehr via Peri betrifft, so sollte derselbe nach den mit der Gotthardbahn getroffenen Vereinbarungen am 1. Juni aufhören. Dieser Termin wurde jedoch hinausgeschoben und wird dieser Verkehr in Kraft bleiben, bis der neue Verkehr über die Gotthardroute ins Leben treten wird.

Italienisch - Oesterreichischer Verkehr. Nach dem Kriege von 1866 erfolgte der Verkehr mit der Oesterreichischen Südbahn bis zum 31. December 1868 auf dem Wege der Reexpedition ohne die Vortheile des Verbandverkehrs. In 1868 traten sodann directe Tarife in Kraft, welche nach den im inneren Verkehr geltenden Sätzen zusammengestellt waren. Da aus diesen Tarifsätzen sich Nachtheile für den Italienischen Handel ergaben, wurden seit 1873 Verhandlungen wegen Aenderung derselben gepflogen, welche jedoch erst nach der am 1. November 1879 erfolgten Eröffnung der Pontebbabahn in besseren Fluss kamen und schliesslich nach Erledigung sehr zahlreicher Streitfragen zu dem am 1. Februar 1881 in Kraft getretenen neuen Italienisch - Oesterreichischen Tarife führten, welchem sich Italienischer Seits ausser den Oberitalienischen Bahnen auch die Römischen und die Südbahnen anschlossen. Dieser nach Ueberwindung so vieler Schwierigkeiten vereinbarte Tarif war klar, leicht anwendbar und von günstigem Einfluss auf die wirthschaftlichen Verhältnisse Italiens. So wuchs z. B. der Transitverkehr über Pontebba von 494 093 Ctr. (quintali) in 1880 auf 756 641 Ctr. in 1881.

(Schluss folgt.)

Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.

In der Versammlung vom 8. September 1882 (Vorsitzender: Obermaschinenmeister Hennig, Schriftführer: Commissionsrath Glaser) macht Herr Maschinen-Ingenieur M. M. Rotten folgende Mittheilungen über die Patentgesetzgebungen im Auslande: Die Idee, die geistige Arbeit des Einzelnen unter einen besonderen, dem Hervorbringer derselben bestimmt beschränkte Vortheile gewährenden Schutz zu stellen, wird wohl ihren Ursprung haben in der Periode des Aufhebens aller Zwangs- und Bannrechte, welche mit der Aufhebung der Privilegien und Monopole die Betriebe der einzelnen Gewerbe von den zünftigen, erblichen und käuflichen Vorrechten unabhängig machten. Diese Bewegung trat in den einzelnen Staaten zu sehr verschiedenen Zeitpunkten auf, je nach dem Standpunkte, auf welchem die Industrie derselben stand und auch je nach den politischen Einheitsbestrebungen, die bei der betreffenden Nation bestanden und zur Realisirung gelangten. Bei uns in Deutschland kam, wie bekannt, eine einheitliche Regelung dieser Frage erst in allerjüngster Zeit zu Stande, indem die, vor dem Inkrafttreten des Deutschen Patentgesetzes vom 25. Mai 1877, in den einzelnen Particularstaaten bezüglich der Patentgesetzgebung herrschenden Bestimmungen kaum irgend welchen wirksamen Patentschutz gewährten.

Dieses neue, für das ganze Deutsche Reich nunmehr seit 5 Jahren bestehende Gesetz hat bereits unserer Industrie bedeutende Dienste geleistet und zu der, wenn auch langsam eintretenden Besserung der industriellen Geschäftsverhältnisse das Seinige beigetragen, in einigen Zweigen sogar Hervorragendes geschaffen, indem durch dasselbe der Deutschen Industrie in einem speciellen Zweige (es ist dies die Entphosphorung des Eisens bei der Stahlfabrikation) die Führerschaft zufiel, die sie nicht anders, als unter dem Schutze des Patentgesetzes erlangen konnte. Denn ohne dasselbe würden die Englischen Erfinder des genannten Verfahrens, wenn auch mit Aufwand von grösseren materiellen Mitteln und in einer längeren Zeitperiode, dasselbe auch in ihrer Englischen Heimath zu einem günstigen Resultate gebracht haben, während jetzt, Dank der besseren Schulung und Gründlichkeit unserer Deutschen Eisentechniker, die Letzteren das übernommene Verfahren viel rascher zu den jetzigen glücklichen Erfolgen brachten, so dass der Gewinn an Zeit und Geld in erster Linie der einheimischen Eisenindustrie zufallen muss. — Der Redner geht hierauf über auf die vergleichsweise Besprechung der gesetzlichen Bestimmungen, die in den Patentgesetzen des Auslandes über nachstehende Fragen enthalten sind: 1. Wer hat ein Recht auf Erlangung eines Patentes? 2. Was kann patentirt werden? 3. Verfahren bei Ertheilung von Patenten; 4. Dauer der Patente; 5. Gebühren; 6. Erlöschen und Nichtigwerden der Patente; 7. Ausübung der Patente; 8. Importbestimmungen.

Aus den ausführlichen Mittheilungen wäre als besonders erwähnenswerth aufzuführen, der vollständige Gegensatz, in welchem sich das Amerikanische Gesetz gegenüber den Patentgesetzen fast aller Länder dadurch befindet, dass dort nur der eigentliche Erfinder das Patent erhalten kann, während in den meisten anderen Staaten die Priorität der Anmeldung über den Anspruch auf das Erfinderrecht entscheidet. Auch unterscheidet das Amerikanische Gesetz bezüglich dieses Punktes nicht zwischen dem In- und Ausländer, verlangt also von dem ausländischen Erfinder die Erfüllung derselben Bestimmungen, will demgemäss auch bei den vom Auslande kommenden Erfindungen nur dem wirklichen Urheber Schutz gewähren und hat auch bei Processen im Civilrechtswege gezeigt, dass es diesen Standpunkt festhält und bis in seine äussersten Consequenzen durchführt. Als Beispiel erwähnt der Redner die bekannten Processe bezüglich des Alizarins, in denen der Rechtsnachfolger der Deutschen Erfinder gegenüber der einheimischen Amerikanischen Concurrenz obsiegte, da von Letzterer nicht nachgewiesen werden konnte, dass vor der Gröbe & Liebermann'schen Erfindung dieser Stoff bekannt gewesen war.

Erwähnenswerth ist ferner eine einzig dastehende Gesetzesbestimmung in Oesterreich-Ungarn, nach welcher (siehe § 19 des Oesterreichischen Patentgesetzes) der Handelsminister das Recht zur Aufhebung des Patentes besitzt, wenn die Ausübung desselben mit dem öffentlichen Wohl in Widerspruch steht. Wie diese, mit der erwähnten Bestimmung dem Minister ertheilte discretionäre Gewalt zum Aufheben von Patenten den Patentschutz illusorisch machen kann, ist aus dem Schicksale des Patentes auf den bekannten Hoffmann'schen Ringofen zu ersehen, welches im Jahre 1872 ertheilt, auf Grund des erwähnten Paragraphen unter der Behauptung aufgehoben worden war, dass dadurch eine Vertheuerung der Ziegel während der, durch die Stadterweiterung von Wien hervorgerufenen Bauspeculation stattgefunden habe!

Von allgemeinem Interesse ist auch die Bestimmung, welche über den Import der patentirten Gegenstände im Französischen Gesetze existirt. Während alle Staaten, auch diejenigen, welche Ausübungen der Patente im eigenen Lande verlangen, den Import des patentirten Gegenstandes gestatten, ist dieser Import in Frankreich ausdrücklich untersagt, und verfällt das Patent, wenn nachgewiesen wird, dass auf Veranlassung des Patentinhabers oder überhaupt im Einverständniss mit demselben, auch nur ein einziges Stück des patentirten Gegenstandes eingeführt wurde.

Für den Schutz der heimischen Industrie in Frankreich hat diese Gesetzesbestimmung die weittragendste Bedeutung. Der Redner erwähnt noch, dass in allerjüngster Zeit auch die Türkei ein Patentgesetz erlassen und publicirt hat; dieselbe hat dabei das Französische Patentgesetz beinahe vollinhaltlich zum Muster genommen, aber merkwürdigerweise auch diesen Importparagraphen mit aufgenommen, wodurch selbstverständlich das ganze Gesetz für die industrielle Welt illusorisch gemacht worden ist, indem die einheimische Industrie dort nicht zu schützen ist, und für die ausländische Industrie durch diese Bestimmung die Entnahme von Türkischen Patenten zwecklos erscheint. (Schluss folgt.)

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 9. October 1882. (Politische Wochenschau; Petitionen an den Preussischen Landtag, betreffend Beschränkung des Eisenbahnverkehrs an Sonn- und Festtagen. Zusammentritt des Reichstages; Anträge an den Bundesrath auf Aenderung des Eisenbahn-Betriebsreglements, die Bestimmungen über die Befähigung der Bahnpolizei-Beamten für die Secundärbahnen betreffend. Der Berlin-Dresdener Bahnhof in Berlin. Höngen-Jülich eröffnet. Statistik der Güterbewegung. Suhl-Grimmenthal. Kündigung des Bayerisch-Preussischen Staatsvertrages in Betreff der Elm-Gemündener Bahn. Bahnprojecte in Mecklenburg. Braunschweigische Eisenbahnen. Ministerialverfügung, betr. das Uebergehen auf Plätze höherer Wagenclassen. Vertheilung der Gratificationen und der Austausch von Nachweisungen hinsichtlich des Bedarfs von Beamten. Berliner Stadtbahn. Der Unfall bei Hugstetten. Kuppelungsvorrichtung. Nachweisung der im Monat August beförderten Züge und deren Verspätungen.)

Die politische Situation hat seit unserem letzten Berichte eine Veränderung in keiner Weise erfahren. Je näher der Termin für die Wahlen zum Preussischen Landtage heranrückt, um so lebhafter werden auch die Bemühungen und um so zahlreicher die Agitationen, welche von den Führern der verschiedenen parlamentarischen Parteien gemacht werden, um die Zahl ihrer Anhänger zu vermehren; bis jetzt lässt sich jedoch noch nicht mit genügender Wahrscheinlichkeit voraussagen, in welcher ungefähren Stärke

die verschiedenen Parteien in dem neuen Landtag vertreten sein werden; nur so viel scheint festzustehen, dass die Zahl der Sitze, welche die Ultras — rechts wie links — gewinnen könnten, nur eine geringfügige sein dürfte. Der Tag, an welchem der Landtag zusammentreten wird, ist noch nicht bestimmt. Derselbe wird sich wahrscheinlich (auf Veranlassung von Petitionen, die vom Centrum ausgehen) mit der Frage, betreffend ein gesetzliches Verbot der Sonntagsarbeit, zu beschäftigen haben; diese Petitionen streben unter Anderem auch eine Beschränkung des Post- und Eisenbahnverkehrs an und es wird verlangt, dass an Sonn- und Feiertagen der Frachtgüterverkehr mit Ausnahme der Transporte zur Eilguttaxe aufhören soll.

Der Reichstag wird an dem von vornherein bestimmten Tage, 30. November, zusammentreten. Neue Vorlagen werden demselben nur in beschränkter Zahl zugehen; das Hauptgewicht seiner Arbeiten werden die socialpolitischen Vorlagen, hauptsächlich die Entwürfe des Unfallversicherungs- und Krankencassengesetzes ausmachen. Der Bundesrath wird in seiner ersten Plenarsitzung sich mit den Preussischen Anträgen, betreffend die Aufnahme einer landwirthschaftlichen Statistik und einer Viehzählung, zu befassen haben. Der Ausschuss für Handel und Gewerbe hat seit unserem letzten Berichte seine zweite Sitzung abgehalten; der Bundesrath wird sich auch mit der Frage der Unificirung der Deutschen Postwerthzeichen zu beschäftigen haben, man nimmt an, dass das Königreich Württemberg dieser Frage principiell nicht widerstreben wird; über die Haltung Bayerns in dieser Angelegenheit ist Authentisches noch nicht bekannt. Dem Bundesrath ist ferner eine im Reichs-Eisenbahnamt ausgearbeitete Denkschrift, betreffend Abänderung der unter No. 38 der Anlage D. zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltenen Vorschrift über die Beförderung flüssiger Kohlensäure u. s. w., zur Beschlussfassung vorgelegt worden. Die betreffende Bestimmung soll danach folgendermassen abgeändert werden: „Flüssige Kohlensäure und flüssiges Stickoxydul dürfen nur in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 250 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung aufgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muss deutlich erkennen lassen, dass die Prüfung hierauf, und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe, stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, dass der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann."

Dem Bundesrath ist ferner vom Stellvertreter des Reichskanzlers eine im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Denkschrift, betreffend die Zulassung erleichternder Abweichungen von den Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizei-Beamten und Locomotivführern für Bahnen untergeordneter Bedeutung, zur Beschlussfassung zugegangen. Da die ausnahmsweise Anwendung der ins Auge gefassten Erleichterungen der Regel nach in eigenartigen örtlichen Verhältnissen ihre Begründung finden wird, zu deren Beurtheilung die Landesregierungen in erster Reihe in der Lage sind, so geht der Antrag des Reichs-Eisenbahnamts dahin, die Landesregierungen zu ermächtigen, auf Bahnen untergeordneter Bedeutung für einzelne Stationen und Bahnstrecken mit einzelnen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen von den bestehenden Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizei-Beamten eine Abweichung dahin zuzulassen, dass Beamte der einen Kategorie durch geeignete Beamte einer anderen Kategorie aushülfsweise vertreten werden, auch wenn Letztere die formelle Qualification dazu nicht besitzen.

Der Berlin-Dresdener Bahnhof in Berlin wird nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahn-Direction daselbst vom 15. d. M. ab, somit mit dem Inkrafttreten der Winterfahrordnung für den Personen- und Eilgutverkehr geschlossen. Die Personenzüge der Berlin-Dresdener Bahn und ihr gesammter Eilgut- und Viehverkehr zu Berlin werden von da ab im Anhaltischen Bahnhof abgefertigt. Nur der Frachtgutverkehr bleibt im alten Bahnhof. In demselben Bahnhof werden von da ab auch diejenigen Ringbahnzüge abgefertigt, welche bisher in den Dresdener Bahnhof einliefen. (Siehe Bekanntmachung S. 1011.)

Die Strecke Höngen-Jülich der Aachen-Jülicher Eisenbahn ist am 1. October (siehe Bekanntmachung in No. 78) mit den Stationen (Entfernungen ab Höngen) eröffnet worden: Schleiden 5,18 km, Aldenhoven 7,63 km, Kirchberg 13,10 km, Jülich 15,60 km.

Zur Aufstellung einer Statistik der Güterbewegung sind die von der Commission zur Vorberathung einer Waarenstatistik für die Reichs- und Preussischen Staatsbahnen zur Einführung empfohlenen Vorschriften, welche ohne wesentlichen Mehraufwand an Zeit und Kosten zur allgemeinen Durchführung sich eignen, nunmehr den Königlichen Eisenbahndirectionen zugestellt worden. Diese Vorschriften sollen vom 1. Januar 1883 ab in Kraft treten. Abänderungen und Ergänzungen, deren Nothwendigkeit sich bei weiterer practischer Durchführung ergeben sollte, bleiben jedoch vorbehalten. „Die Vorschriften gehen von dem Grundsatz aus, dass alle auf den Reichsbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Preussischen, sowie den sich den Vorschriften anschliessenden Deutschen Eisenbahnen zur Beförderung gelangenden Güter- und Viehsendungen zum Zwecke der Aufstellung einer Statistik der Güterbewegung regelmässig anzuschreiben sind. Diese Anschreibung hat durch die Güterexpeditionen, bei Viehsendungen auch durch die Gepäckexpeditionen zu erfolgen, und zwar durch die Versandtexpeditionen, soweit es sich um den Local- und Wechselverkehr der Bahnen handelt, für welche die Vorschriften Giltigkeit haben, sowie für den Versandt nach anderen in- und ausländischen Bahnen, während für den Empfang von dort die Empfangsexpeditionen die Anschreibung zu bewirken haben. Die Grenz-Eingangsstationen sind für die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und für die Durchfuhr vom Ausland nach den Deutschen Bahnen, welche sich den Vorschriften nicht anschliessen, und die Grenz-Ausgangsstationen endlich für die Durchfuhr von den letztgedachten Deutschen Bahnen nach dem Auslande mit der Anschreibung zu beauftragen. Anzuschreiben ist stets das wirkliche, nicht das zur Frachtberechnung gezogene Gewicht. Güter im Gewicht von weniger als 500 kg bleiben ausser Betracht, während grössere Sendungen dergestalt abgerundet werden, dass Gewichtsmengen von weniger als 250 kg unberücksichtigt bleiben, von 250 kg und darüber aber als 500 kg berechnet werden. Die Viehsendungen werden sämmtlich und zwar nach der Stückzahl angeschrieben. Die Nachweisungen sollen von den Directionen gesammelt und monatlich an das Ministerium für öffentliche Arbeiten eingereicht werden. Dort werden Zusammenstellungen des Gesammtverkehrs der einzelnen Verkehrsbezirke und des Durchfuhrverkehrs angefertigt und den Verwaltungen mitgetheilt. Auch bleibt es vorbehalten, den Gesammtverkehr einzelner wichtiger Frachtartikel übersichtlich darzustellen."

Ueber die Fertigstellung der Bahnlinie Erfurt-Suhl-Grimmenthal erhält der „Berliner Actionär" einen Brief aus Suhl, in dem es heisst: „Mit dem Bau unserer Eisenbahn Suhl-Grimmenthal geht es rasch vorwärts, auch wird der hiesige Bahnhofsbau rüstig gefördert. Bis Dietzhausen hat bereits die definitive Schienenlegung stattgefunden; der Locomotivschuppen hier ist fertig, der Güterschuppen geht seiner Vollendung gleichfalls entgegen und die provisorischen Bahnhofsgebäude in Dietzhausen und hier werden bis zum 15. October fertiggestellt.

Bezüglich des Betriebes der Elm - Gemündener Bahn hat Preussen, wie der „Voss. Z." am 5. October aus Fulda telegraphirt wird, den diesbezüglich mit Bayern bestehenden Staatsvertrag gekündigt.

Für zwei im Grossherzogthum Mecklenburg - Schwerin in Aussicht genommene Eisenbahnprojecte wird bei der dortigen Landesregierung und dem dortigen Landtage eine Unterstützung aus Landesmitteln im Betrage von 20 000 *M.* pro Kilometer nachgesucht werden. Das eine dieser Projecte ist eine Secundäreisenbahn Rostock - Doberan - Wismar, 56 km lang. Die Kosten sind, unter der Voraussetzung der unentgeltlichen Gewährung des Terrains Seitens der Städte und der Gutsbesitzer, zu 2 700 000 *M.* und nach Abzug der Landeshilfe von 1 120 000 *M.* zu 1 580 000 *M.* veranschlagt. Von letzterer Summe sind ca. 1 000 000 *M.* durch Actienzeichnungen gedeckt, an welchen sich die Städte Rostock und Wismar mit je 300 000 *M.*, die übrigen an der Bahnlinie belegenen 3 Städte mit zusammen 110 000 *M.* betheiligt haben. Den Rest von rund 600 000 *M.* ist der Bauunternehmer Lenz aus Stettin zu zeichnen bereit. Derselbe will auch den Betrieb in Pacht nehmen, den Actionären eine Jahresrente von 3 pCt. auf 10 Jahre gewährleisten und dabei den Reserve- und Erneuerungsfonds angemessen dotiren. Der etwaige Ueberschuss der Einnahmen soll zwischen den Actionären und dem Bau- und Betriebsunternehmer in dem Verhältniss von $^4/_5$ zu $^1/_5$ getheilt werden. Das zweite Eisenbahnunternehmen, welches eine Unterstützung aus Landesmitteln in dem angegebenen Betrage von 20 000 *M.* pro Kilometer à fonds perdu in Anspruch nimmt, ist die projectirte Secundäreisenbahn Neubrandenburg-Waren-Parchim, 110 km lang. (Siehe No. 77 S. 985). Der Kostenanschlag geht auf 5 500 000 *M.*, der Landeszuschuss würde sich auf 2 200 000 *M.* à fonds perdu stellen. 2 750 000 *M.* Stammprioritäten will ein Consortium übernehmen und 550 000 *M.* sollen die betheiligten Städte und Gutsbesitzer aufbringen. Für letzteres Capital will das Consortium eine jährliche Dividende von 3 pCt. auf 15 Jahre garantiren.

Hinsichtlich der Braunschweigischen Eisenbahnen wird der „Magdeb. Z." aus Braunschweig gemeldet, es werde die Braunschweigische Regierung demnächst die Zustimmung für eine directe Uebernahme des Betriebes der Braunschweigischen Bahnen durch Preussen offeriren, falls Preussen sich dagegen entschlösse, die bisher verweigerte Concession einer oder mehrerer Verbindungen zwischen den Braunschweigischen Bahnen und der Linie Stendal-Lehrte für das Preussische Staatsgebiet zu ertheilen.

Hinsichtlich eines Uebergehens auf Plätze einer höheren Wagenclasse, was bisher nur gegen Zukauf eines Billets gestattet ist, durch dessen Preis, einschliesslich desjenigen für das bereits gelöste Billet, der Fahrpreis mindestens gedeckt ist, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten (in Gemässheit des § 11 des Betriebsreglements für die Deutschen Eisenbahnen) soeben genehmigt, dass für die Folge ein Uebergehen in eine höhere Wagenclasse auch für beliebige, zwischen der Abgangs- und

Ankunftsstation des ursprünglich gelösten Billets belegenen Theilstrecken gegen Zukauf eines die Preisdifferenz deckenden Billets für die betreffende Theilstrecke zulässig sein soll.

Gratificationen der Eisenbahnbeamten, welche mit Rücksicht auf fortdauernd gute Leistungen und treue Pflichterfüllung bewilligt werden, sollen nach einem Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirectionen fortan nicht mehr wie bisher zum Weihnachtsfeste, sondern vielmehr beim Beginn des Winters, wo die Beamten zur Beschaffung mannigfacher Bedürfnisse für die winterliche Jahreszeit genöthigt sind, gewährt werden.

Der Herr Verkehrsminister Maybach hat ferner die Königlichen Directionen sämmtlicher Preussischen Staatseisenbahnverwaltungen angewiesen, vierteljährlich unter sich Nachweisungen des Bedarfs an Beamten resp. des Bestandes entbehrlicher Beamten auszutauschen und ihm ein Exemplar dieser Nachweisungen zuzustellen. Es sollen die bei einer Eisenbahnverwaltung entbehrlich gewordenen Beamten derjenigen Eisenbahnverwaltung zur weiteren Beschäftigung überwiesen werden, bei der ein Bedarf an Beamten vorhanden ist. So lange entbehrliche Beamte unterzubringen sind, dürfen Anwärter nicht angenommen werden.

Auf der Berliner Stadtbahn sollen jene Züge der Berlin-Hamburger Bahn, welche zum Anschluss an die von der Stadtbahn nach Hamburg abgelassenen Schnell- und Expresszüge bisher noch zwischen dem Hamburger Bahnhof in Berlin und der Station Spandau verkehrten, ab 15. October mit der Einführung des Winterfahrplans nicht weiter circuliren. Auch in der Richtung Hamburg-Berlin werden diese Züge eingestellt. — Betreffend die Nothwendigkeit, die Berliner Stadtbahn derart auszubauen, dass sie auch dem Süden und Westen der Stadt zu Gute kommt, bringt das „Centralblatt der Bauverwaltung" einen interessanten Aufsatz. Es soll dies durch einen vielgeleisigen Viaduct geschehen, der vom Bahnhof Zoologischer Garten ausgehend, die Mitte des Fahrdammes der grossen Gürtelstrasse (Tauenzien-, York-, Kleist-, Bülow- und Gneisenaustrasse) einnehmen, an der Ecke der Gneisenau- und Pionierstrasse nach Nordosten abschwenken und über den Lausitzer Platz den Schlesischen Bahnhof erreichen würde. Die Kosten der Anlage werden, da Terrainankäufe wegfallen, auf 24 Millionen veranschlagt. Berlin erhielte auf diese Weise eine innere Ringbahn nach Londoner Vorbilde und eine wesentliche Verkehrserleichterung. Sehr erleichtert wäre gleichfalls der sogenannte Externverkehr. Die von auswärts kommenden Züge würden nämlich von den betreffenden Geleisen aus auf die innere Ringbahn sämmtlich übergehen, dieselbe befahren, auf jeder Station Reisende absetzen und aufnehmen und sofort wieder aus Berlin abdampfen. Die Hauptstadt erhielte ausserdem auf eine Länge von etwa 10 km eine prächtige gedeckte Promenade unter dem eisernen Viaduct der neuen Ringbahn. — Bei dem amtlichen Charakter des Blattes nimmt man an, dass der Vorschlag einen ernsten Hintergrund hat. Die „Nat. Z." erkennt an, dass eine Verkehrserleichterung zweifellos durch die Ausführung dieser Linie herbeigeführt würde, allein einen Ausbau der Stadtbahn würde man sich doch zunächst so denken müssen, dass er die Verbindung zwischen Nord und Süd, die noch vollständig fehlt, einfügt. Für die Bedürfnisse des Südens und Westens läge die vorgeschlagene Linie auch schon zu sehr an der Peripherie. Es wird daran der Gegenvorschlag geknüpft, die Verbindung vom Schlesischen Bahnhof zum Bahnhof Zoologischer Garten in der Trace des Landwehrcanals herzustellen, vorausgesetzt, dass die Technik im Stande sei, ohne unerschwingliche Kosten auf einer Ueberbrückung des Canals die Bahn zu führen.

Ueber den Unfall bei Hugstetten meldet die „Elsass-Lothr. Zeitung", dass die Liste der dort Verwundeten sich abermals um 17 Personen vermehrt habe, welche sämmtlich nur leicht verletzt, sich erst neuerdings gemeldet haben; hoffentlich ist die Zahl nunmehr erschöpft. Was den Zustand der noch in ärztlicher Behandlung befindlichen Personen sowohl in Freiburg wie im Colmarer Kreise anbelangt, so wird derselbe als ein verhältnissmässig recht günstiger bezeichnet. Die unübertreffliche Behandlung der in Freiburg verpflegten schwer Verletzten lasse hoffen, dass alle noch dort befindlichen Kranken am Leben erhalten bleiben. Die Schadenersatz-Anmeldungen sind fast alle eingegangen und wird die in Colmar für diesen Zweck errichtete Specialcommission das umfangreiche Material sichten und die Festsetzung der Beträge vornehmen; die Badische Generaldirection zeigt sich sehr entgegenkommend.

Kuppelungsvorrichtung. Dem Mühlenmeister Albert Caspar in Görlitz und dem Ingenieur Constantin Mengelberg ist kürzlich ein Verfahren patentirt worden, durch welches die zahlreichen Unglücksfälle bei der Kuppelung von Eisenbahnwagen beseitigt werden sollen. Die Kuppelungsvorrichtung bleibt dabei, wie bisher, in der Mitte des Wagens zwischen den Buffern; die Benutzung des Mechanismus erfolgt dagegen von der Seite aus durch eine ausserordentlich sinnreich combinirte Bewegung eines Hebels und eines Handrades, welche die Haken und Fangbügel mit grösster Geschwindigkeit zu kuppeln oder zu lösen im Stande sind. Die Einführung dieser gefahrlosen Kuppelung, welche sehr wünschenswerth erscheint, soll nur mit ganz geringen Anlagekosten verknüpft sein und bevorstehen.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat August 1882 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) **beförderten Züge und deren Verspätungen** wurden auf 44 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 29 495,81 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 13 764 Courier- und Schnellzüge, 99 941 Personenzüge, 55 383 gemischte Züge und 87 124 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 3 153 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 37 351 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 712 593 838 Achskm bewegt, von denen 222 713 482 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 169 088 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 2 503 oder 1,48 pCt. (gegen 1,72 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 1,09 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 385 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 118 Verspätungen (= 0,66 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,53 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 156 313 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 033 oder gleichfalls 0,66 pCt. In Folge der Verspätungen wurden 453 Anschlüsse versäumt (gegen 276 in demselben Monat des Vorjahres und 309 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Verwaltungen nach dem Verhältniss der auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommt in erster Reihe die Oberhessische Eisenbahn (4 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 0,75, während die Württembergischen Staatseisenbahnen (6 Anschlussversäumnisse auf 151 Verspätungen) mit 25,02, die Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld (4 Anschlussversäumnisse auf 114 Verspätungen) mit 28,50, und die Elsass-Lothringischen Eisenbahnen (2 Anschlussversäumnisse auf 173 Verspätungen) mit 86,50, die letzten Stellen einnehmen und bei 5 Verwaltungen, welche im Ganzen 55 Zugverspätungen berichtet haben, Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen sind.

Italien.

Eisenbahneinnahmen. Dem „Mon. d. Str. ferr." entnehmen wir die nachstehende Uebersicht der Eisenbahneinnahmen des ersten Halbjahres 1882 verglichen mit dem gleichen Zeitraum 1881:

	1882		1881	
	im Ganzen	pro km	im Ganzen	pro km
	Lire		Lire	
Staatsbahnen: Oberitalienische .	45 447 347	17 405	43 326 325	16 593
Staatsbahnen: Römische . . .	15 517 976	9 214	15 999 027	9 511
Staatsbahnen: Calabr.-Sicilische	5 641 048	4 200	5 591 748	4 334
Privatbahnen unter Staatsverw. .	8 482 481	9 072	8 100 079	8 663
Südbahnen	11 315 405	7 415	11 579 113	7 985
Venetianische Eisenbahnen . . .	514 464	3 755	466 733	3 406
Sardinische Eisenbahnen . . .	711 084	1 827	686 855	1 807
Verschiedene andere Eisenbahnen	1 425 328	4 345	1 131 458	4 040
zusammen	89 055 133	9 946	86 881 342	9 912

Es ist dazu zu bemerken, dass die Totallänge der Ende Juni 1882 im Betriebe befindlichen Bahnen 9 072 km betrug, gegen 8 919 km zur gleichen Zeit 1881.

England.

Die unterirdische Stadtbahn in London, und zwar der innere Cirkel derselben, die Metropolitanbahn, ist am Sonnabend (23. Sept.) durch die Eröffnung einer neuen und besonders für den Verkehr der hauptstädtischen Arbeiterbevölkerung wichtigen Linie erweitert worden. Es ist dies die unter dem hauptstädtischen Bezirke Whitechapel, einem der ältesten Theile Londons, hindurch geführte Bahn zwischen den Stationen Aldgate und Tower Hill, wodurch der Verkehr mit den Docks, dem Zollamte und den übrigen commerziellen Mittelpunkten der Stadt wesentlich erleichtert werden dürfte. Der erste Spatenstich für diese Bahn geschah erst am 5. September v. J., und der Bau wurde nicht nur mit grosser Schnelligkeit, sondern auch ohne die mindeste Behinderung des Verkehrs in den Strassen, unter denen der Durchbruch geschah, durchgeführt. Am schwierigsten war die Anlage der Untergrundbahn unter der Blackwall-Railway, auf der unausgesetzt Züge hin- und herfahren. Die Ventilation der neuen unterirdischen Linie ist, wie in den Blättern übereinstimmend versichert wird, ausgezeichnet, und die Beleuchtung geschieht auf dieser Strecke zum ersten Male mit elektrischem Lichte, wodurch die Gasflammen in den einzelnen Waggons über-

flüssig gemacht worden sind. Für die Arbeiter verkehren auf der Metropolitanbahn jetzt täglich fünf Züge mit dem Preise von einem Penny für die Person. Im Allgemeinen werden nach den neuesten Berechnungen auf den beiden Londoner Untergrundbahnen jetzt 110 Millionen Menschen jährlich befördert, darunter auf der Metropolitanbahn allein 20 Millionen nach dem Pennytarife. Binnen zwei Jahren soll die Strecke vom Tower bis zum Mansion-House hergestellt und dadurch der innere Gürtel der Metropolitan-Railway geschlossen werden.

Gewerbliche Rechtsverhältnisse.

v. O. **Haftpflicht des Gewerbeunternehmers für die Sicherheit auch der nur gemietheten Arbeitsräume.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Wenn der Gewerbeunternehmer — hier die beklagte Eisenbahn-Verwaltung — nach Massgabe des § 120 der R.-Gewerbe-Ordnung (Novelle vom 17. Juli 1878) verpflichtet ist, die zu thunlichster Sicherung der Arbeiter erforderlichen Einrichtungen herzustellen und zu unterhalten, so liegt ihm sicher auch die Pflicht ob, die Arbeitsräume, welche er für seine Gewerbegehülfen bestimmt und in denen diese ihre vertragsmässigen Leistungen zu erfüllen haben, in gefahrlosem Zustande zu erhalten. Es ist dies eine Pflicht, welche nicht allein der eben erwähnten Vorschrift der R.-Gewerbe-Ordnung entspringt, sondern auch schon aus dem Wesen des Vertragsverhältnisses, in welchem Gewerbeunternehmer und Gewerbegehülfen zu einander stehen, abzuleiten wäre. Die Erfüllung dieser Pflicht liegt aber dem Gewerbeunternehmer selbstständig für sich und als solchem ob; er ist derselben dadurch keineswegs enthoben, dass er nicht Eigenthümer, sondern blosser Miether der betreffenden Arbeitslocale ist. Auch in letzterer Eigenschaft hat der Unternehmer vollständig diejenigen Pflichten der Fürsorge für seine Arbeiter, welche das Gesetz ihm auferlegt, er ist also, auch wenn der Eigenthümer, wie im vorliegenden Falle, die bauliche Unterhaltung der Arbeitsräume zu leisten hat, für deren fortdauernde Gefahrlosigkeit verantwortlich, weil nur dadurch jene besondere, mit der Unterhaltungspflicht des Eigenthümers keineswegs identische Verpflichtung zur thunlichsten Sicherung des Arbeiters erfüllt wird, welche die R.-Gewerbe-Ordnung von dem Unternehmer verlangt.“ (Erk. d. III. Civilsen. des Reichsger. vom 10. Februar 1882 in S. Bergisch-Märk. Eisenb. w. Bretthauer; Seuffert, Archiv N. F. Bd. VII, S. 344 f.)

Literatur.

Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiveisenbahnen. Nach den an der Universität Giessen gehaltenen Vorlesungen bearbeitet und ergänzt. Von Dr. Eduard Schmitt, ordentl. Professor der Ingenieurwissenschaften an der Grossherzogl. technischen Hochschule zu Darmstadt. Zweiter Theil. Hochbauten für die Zugförderung und Bahnbewachung. Mit 198 Holzschnitten und 28 lithogr. Tafeln. Leipzig. Verlag von Arthur Felix. 1882.

Die erste Lieferung des 2. Theiles dieses Sammelwerkes ist im Jahre 1880 erschienen und im gleichen Jahrgange dieser Zeitung S. 160 besprochen. Die jetzt vorliegende zweite Lieferung, welche den zweiten Theil abschliesst, enthält den wichtigen Abschnitt über Reparaturwerkstätten und Materialienmagazine, sowie Abhandlungen über Bahnwärter- und Bahnmeisterhäuser und über Wärterbuden. Das Capitel über Reparaturwerkstätten ist besonders ausführlich behandelt und wird das Werk deshalb auch bei Projectirung derartiger Anlagen besonders nützliche Verwendung finden.

Kalender für Strassen- und Wasserbau-Ingenieure. Herausgegeben von A. Rheinhard, Baurath bei der Königl. Ober-Finanzkammer in Stuttgart und techn. Referenten für Strassen-, Brücken- und Wasserbau. Zehnter Jahrgang 1883. Nebst einer Beilage, einer Eisenbahnkarte in Farbendruck, 2 lithogr. Tafeln und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann.

Dieser Kalender enthält ausser einem Kalendarium mit einer Chronik des Ingenieur- und Eisenbahnwesens, sowie den sonst für Kalender üblichen Einrichtungen und Notizen die für den ausübenden Ingenieur wichtigen Angaben aus der Mathematik, Mechanik, Physik, sowie der eigentlichen Wissenschaft des Ingenieurs. Gegenüber den Vorjahren hat der vorliegende zehnte Jahrgang erhebliche Verbesserungen und Erweiterungen aufzuweisen. So ist mit Rücksicht auf die derzeit zu besonderer Geltung kommenden Secundärbahnen ein besonderes Capitel über Tram-, Drahtseil- und Secundärbahnen hinzugefügt worden. Ferner sind die Deutschen Normalprofile für Walzeisen angegeben und die Abschnitte über die Anlage von Schifffahrtscanälen, über Fluss- und Canalschifffahrt, Tauerei, Fluss- und Deichbauten, ebenso viele andere Theile wesentlich ergänzt worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Norddeutscher Verband. Die im Nachtrage 19 zum Verbands-Gütertarife vom 1. Januar 1878 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs R. für Eisen des Specialtarifs II von Aachen-Jülicher Stationen nach Berlin etc. bleiben bis auf Weiteres in Gültigkeit. Hannover, den 29. September 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbands-Verwaltungen. (1883)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Vom 15. November l. J. an findet der Schweizerische Ausnahmetarif No. 4 für die Beförderung von Locomotiven, Tendern und anderen auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeugen im Verkehr zwischen Waldshut und den Stationen der Ostschweizerischen Bahnen Anwendung. Karlsruhe, den 4. October 1882. Generaldirection. (1884)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Frachtsätze für Eil-Stückgut im Verkehr mit Oderberg loco und trans. ermässigen sich im diesseitigen Localverkehr um 0,04 ℳ pro 100 kg. Breslau, den 4. October 1882. Königliche Direction. (1885)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Die für den vorgenannten Verkehr bestehenden, im Theil I Seite 12/13 enthaltenen Reexpeditionsbestimmungen erfahren vom 15. October cr. ab eine Aenderung resp. Ergänzung. Nähere Auskunft über dieselbe ertheilen die Verbandstationen. Breslau, den 5. October 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. (1886)

Die im Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Magdeburg vom 1. Mai d. J. auf Seite 39 angegebene Entfernung Eggersdorf-Gevelsberg-Haufe beträgt nicht 380, sondern 389 km. Desgleichen ist in dem zu vorstehendem Tarif erschienenen Nachtrag II auf Seite 4/6 die Entfernung Milspe-Thal/Eggersdorf auf 392 km, Vörde/Eggersdorf auf 394 km und Lüdenscheid/Wusterwitz auf 474 km berichtigt. Die hierdurch entstehenden Frachterhöhungen treten mit dem 15. November d. J. in Kraft. Elberfeld, 4. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1887)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 15. October d. J. kommt zu den Gütertarifen für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) andererseits der Nachtrag III, sowie im Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Hannover der Nachtrag II zur Einführung.

Die Nachträge enthalten Berichtigungen bezw. Ergänzungen sowie neue resp. veränderte Entfernungen für verschiedene Stationen der Directionsbezirke Hannover, Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) und sind käuflich durch die Expeditionen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 26. September 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1888)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Vom 15. November d. J. ab werden die für die Relationen Schmiedefeld-Hemelingen bezw. Kirchweyhe bestehenden Frachtsätze in der Eilgutclasse auf 14,76 bezw. 14,96 und in der Stückgutclasse auf 6,73 bezw. 6,83 ℳ pro 100 kg erhöht. Berlin, den 4. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1889 J)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbandsgüterverkehr. Im Verkehr zwischen Steglitz, Zehlendorf und Potsdam einer- und Blankenburg i/Harz an-

dererseits ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 5 (für Roheisen etc.) auf
0,59 ℳ pro 100 kg
ermässigt worden. Berlin, den 1. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (als geschäftsführende Verwaltung). (1890 J)

Der Specialtarif für den Transport von frischem Obst zwischen Saarbrücker und Nassauischen Stationen einer- und Antwerpen, Gent, Ostende, Harwich und London andererseits vom 5. September 1879 tritt vom 1. December d. J. ab ausser Kraft.

Von diesem Tage ab gelangen für die betreffenden Sendungen die Frachtsätze der Hefte IV bezw. VIII des Englisch- und Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs zur Anwendung, wodurch zum Theil Ermässigungen, zum Theil Erhöhungen der Frachten erwachsen.

Im Verkehr mit London und Harwich fällt auch für einige Saarbrücker und Nassauische Stationen, welche in den allgemeinen Englisch-Südwestdeutschen Tarif nicht aufgenommen worden sind, die bisherige directe Expedition fort. Strassburg, den 4. October 1882. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1891)

Mit 1. November d. J. tritt zum Tarife vom 1. August 1882 für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr ein Nachtrag I in Kraft, welcher Ermässigungen in den Frachtsätzen der Ausnahmetarife IV, IVa und Va (für Eisen) enthält. Wien, 4. October 1882. Die Generaldirection der K. K. pr. Carl-Ludwig-Bahn. (1892)

Saal-Eisenbahn. Vom 1. October cr. ab tritt Nachtrag XI zu unserem Local-Gütertarif in Kraft, welcher Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften und einen Ausnahmetarif für Langholz enthält.

Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Stationen, bei welchen auch Exemplare käuflich zu haben sind. Jena, den 1. October 1882. Die Direction. (1893)

Vom 10. ds. Mts. an wird die Station Zülpich der Kgl. Eisenbahndirection Köln (linksrhein.) in den **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind durch die Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren. Dresden, am 7. October 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1894)

Staatsbahn-Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. treten im Verkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Berlin, den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie Cöpenick und Erkner andererseits anderweite resp. ermässigte Frachtsätze für Blei und Zink, sowie bleiische und zinkische Producte in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen nähere Auskunft ertheilen. Breslau, den 6. October 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1895)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Die durch unsere Bekanntmachungen vom 28. April und vom 21. Mai d. Js. für die Zeit vom 21. April resp. vom 1. Juni bis zum 12. October d. Js. neuen Styls eingeführten ermässigten Ausnahmetarifs für Flachs, Flachsheede und Werg im Verkehr mit den Russischen Stationen Antonopol, Dünaburg (St. P. W. E.), Iwanowka, Ostrow, Pskow und Rieshiza werden bis incl. 12. November d. Js. neuen Styls verlängert.

Von dem letztgedachten Tage ab werden im Flachsverkehr mit sämmtlichen Russischen Verbandstationen einerseits und den nichtrussischen Verband-Flachsstationen excl. der im Ausnahmetarif vom 1. Januar 1882 genannten Schlesischen Stationen andererseits, gegen die bisher in der 20 000 kg-Classe bestehenden Frachtsätze fast durchweg billigere Sätze für Sendungen à 10 000 kg und darüber, insoweit die Gewichts-Quantitäten durch 10 000 theilbar sind, zur Einführung kommen, deren Publication später erfolgen wird. Bromberg, den 5. October 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1896 J)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direction der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn wird die zwischen den Stationen Hochpetsch und Obernitz gelegene Haltestelle Sedlitz am 8. l. Mts. für den Local-Personenverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 7. October 1882.
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

3. Verkehrs-Wiedereröffnung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der auf dem Rheinvorland der Station Mannheim in Folge Hochwassers seit 22. v. M. unterbrochen gewesene Güterverkehr ist seit 26. v. M. wieder aufgenommen.

4. Bahnhofsverlegung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin wird der Berlin-Dresdener Bahnhof in Berlin am 15. d. Mts. für den Personen- und Eilgüterverkehr geschlossen.

Von dem gedachten Tage ab erfolgt die Abfertigung der Personenzüge der Berlin-Dresdener Bahn sowie der Eilgüter, Leichen, des mit den Personenzügen zu befördernden Viehes und der sonstigen eilgutmässig zu befördernden Güter von und nach dem Anhaltischen Bahnhofe.

Diejenigen Ringbahnzüge, welche bisher in den Dresdener Bahnhof einliefen, werden vom genannten Tage ab ebenfalls auf dem Anhaltischen Bahnhof abgefertigt.

Berlin, den 7. October 1882.
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

5. Submissionen.

Königl. Eisenbahndirection Magdeburg. Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

I. 3 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven,
II. a) 10 Stück Personenwagen I/II. Classe,
b) 6 „ desgl. III. „
c) 3 „ Gepäckwagen,
III. a) 40 Stück Wagenachsen aus Flussstahl mit Speichenrädern und Reifen,
b) 80 Stück Tragfedern für Personenwagen,
c) 80 Stück Spiralfedern für Buffer,
d) 20 „ desgl. „ Zugapparate,

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen bei dem diesseitigen Büreauvorsteher, Eisenbahnsecretär Kratzert hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von ad I 2 ℳ, ad II 3 ℳ, ad III 2 ℳ auf desfallsige Anforderung bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven, resp. Wagen, resp. Achsen und Federn" zu dem auf Freitag, den 20. October 1882, Vormittags 10 Uhr anberaumten Submissionstermin an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzureichen, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird. (393)

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von 30 Stück Personenwagen soll in 3 Loose getheilt und zwar:

Loos I: 10 Stück dreiachsige Personenwagen III. Classe mit Bremse,
Loos II: 12 Stück zweiachsige Personenwagen III. Classe mit Bremse und
Loos III: 8 Stück zweiachsige Intercommunicationswagen IV. Classe mit Bremse

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens
Freitag, den 27. October 1882,
Vormittags 11 Uhr
mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Personenwagen"
portofrei und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 3 ℳ 50 ₰ von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 7. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (394)

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von

165 000 Stück		eichenen Bahnschwellen für Breitspurbahnen,
103 000	„	kiefernen Bahnschwellen für Secundärbahnen,
8 000	„	eichenen Bahnschwellen für Schmalspurbahnen,
2 800	„	kiefernen Bahnschwellen für Schmalspurbahnen,
11 670	„	eichenen Weichenschwellen für Breitspurbahnen,
1 090	„	eichenen Weichenschwellen für Schmalspurbahnen.

Offerten sind bis zu dem auf
Freitag, den 20. October cr.,
Vormittags 11 Uhr
anberaumten Termine frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das unterzeichnete Bureau einzureichen.

Submissions-Formulare und Bedingungen liegen in dem genannten Bureau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 80 ₰ Copialiengebühren unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 27. September 1882. Materialien-Bureau der Königlichen Direction. (389)

Pfälzische Eisenbahnen. Verkauf von Wagen betr. Es sollen 10 Stück ausrangirte 2achsige Personenwagen an den Meistbietenden gegen Baarzahlung verkauft werden.

Angebote sind portofrei und verschlossen mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Wagen" versehen bis zum 18. October l. J., Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Direction einzureichen.

Die Wagen, welche die Nummern 97, 98, 99, 201 bis 204, 208, 209, 212 tragen, sind in unserer Betriebswerkstätte Ludwigshafen zur Besichtigung aufgestellt. Dieselben sind sehr defect, weshalb es nöthig ist, dass hierauf Reflectirende sich von deren Zustand überzeugen. Ludwigshafen, im October 1882. Die Direction. v. Jaeger. (390)

6. Vacanzen.

Maschinenmeister für Secundärbahnen.

Zur selbständigen Oberaufsicht über den gesammten Locomotiv- und Werkstättendienst mehrerer Secundärbahnen wird ein **Eisenbahn-Maschinenmeister** zum sofortigen Antritt gesucht. (391 RM)

Herrmann Bachstein,
Centralverwaltung für Secundärbahnen,
Berlin SW., Grossbeerenstr. 89.

Bei einer Eisenbahnverwaltung sind die Stellen eines in Personalien und Bauangelegenheiten bewanderten Secretärs mit zunächst 1 800 ℳ. und eines im Calculatur- und Material-Controlfache ausgebildeten Beamten mit zunächst 1 200 ℳ. Jahresgehalt zu besetzen. Bewerber wollen ihre Meldungen unter Beifügung eines vollständigen Lebenslaufes, aus dem insbesondere die erlangte Schulbildung, die bisherige Beschäftigung und die Ausbildung in dem bezüglichen Fache hervorgehen muss, unter Chiffre **A. X. 13.** an **die Redaction dieses Blattes** einreichen. [392

Privat-Anzeigen.

Maler & Lackiermeister

Ein in den besten Jahren stehender Maler- & Lackier-Meister, welcher seit 25 Jahren in ersten Waggons-Fabriken die Vorarbeiterstelle bekleidete, sucht gleiche Stellung in einer Eisenbahnwerkstätte, Waggon- & Maschinen-Fabrik oder in einem ähnlichen Etablissement. —
Derselbe ist durch & durch tüchtig und stehen ihm die besten Zeugnisse über seine seitherige Thätigkeit zur Seite.
Gütige Offerten sind sub Chiffre **D 9370** durch Herrn **Rud. Mosse** in **Stuttgart** erbeten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 80. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 16. October 1882.

☛ Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22. ☚

Dieser Nummer liegt der Winter-Fahrplan der Oberschlesischen Eisenbahn bei.

Ueber den internationalen Verkehr der Italienischen Eisenbahnen und die bezüglichen Tarife.

(Schluss.)

Italienisch-Deutscher Verkehr via Brenner. Wenn auch die Eröffnung der Brennerroute schon im August 1868 stattfand, so trat doch der Verbandsverkehr mit den über Kufstein hinaus liegenden Stationen erst am 1. August 1869 ins Leben. Es wurde auch da zunächst nur ein Italienisch-Bayerischer Verkehr eingerichtet, welchem erst im November 1871 auch andere Deutsche Bahnen beitraten. Es wurden Specialtarife für Cerealien, Oelsamen, Schwefel, Sumach, Baumwolle, Zucker und Kohlen eingeführt; die Sätze dieser Ausnahmetarife aber, welche nicht im richtigen Verhältniss zu den eigenen Sätzen der einzelnen Verwaltungen standen, veranlassten Verschiebungen der Transporte und riefen Reclamationen seitens der Producenten beider Staaten hervor, so dass schliesslich dieser Verkehr auf den 1. Januar 1880 gekündigt wurde. Die wegen Vereinbarung anderweiter Tarifsätze im Herbst 1879 eingeleiteten Verhandlungen stiessen auf mannigfache Schwierigkeiten, namentlich in Folge der anfänglich von der Südbahn geforderten hohen Sätze und es gelang erst zum 1. October 1880 den neuen Tarif zur Einführung zu bringen. Ein Nachtrag zu diesem Italienisch-Deutschen Verkehr wurde noch auf einer im März 1882 in Berlin abgehaltenen Conferenz vereinbart, bei welcher alle betheiligten Italienischen und Deutschen Verwaltungen vertreten waren. Es wurden in dieser Conferenz grössere Erleichterungen für Transporte von Gespinnsten, Hanf, Leinen, Werg, Jute und Baumwolle, welche aus Cassano, Mailand und Bologna originirten, sowie ein Specialtarif für Tramwaylocomotiven vereinbart. Auch wurde festgestellt, dass im Italienisch-Deutschen Verkehr der Transit über Pontebba zugelassen werden solle für Transporte zwischen Stationen der Linie Venedig-Pontebba und verschiedenen Stationen der Bayerischen, Sächsischen und Thüringischen Eisenbahnen. Der Italienisch-Deutsche Tarif, wie er hiernach jetzt festgestellt ist, kann nur als günstig für die Italienischen Interessen bezeichnet werden. Die Beschwerden gegen denselben geben wesentlich nur vom Oesterreichischen Handel aus, welcher sich darüber beschwert, dass die Brennerbahn mehr dem Italienischen, als dem Oesterreichischen Handel diene. Jetzt, nach Eröffnung der Gotthardroute, muss indessen auch dieser Tarif wieder modificirt werden.

Italienisch-Deutscher Verkehr via Gotthard. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung der Gotthardlinie veranlasste die Italienische Regierung die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen schon in 1880 zur Einleitung der Verhandlungen für Einrichtung eines directen Verkehrs mit Deutschland auch auf diesem neuen Wege und es trat, nachdem in 1881 der Austausch bezüglicher schriftlicher Mittheilungen erfolgt war, am 5. Januar 1882 zum Zwecke der Verhandlung über diesen directen Verkehr eine Conferenz in Mailand zusammen. In dieser Conferenz wurde als Basis festgesetzt, dass die Schweizerischen und Deutschen Eisenbahnen für die Gotthardroute dasselbe System, dieselbe Waarenclassification und denselben Tarif in Anwendung bringen sollten, wie die anderen Deutschen Bahnen für die Brennerroute, und dass ebenso auch die Italienischen Bahnen die Gotthardroute gleich der Brennerroute behandeln sollten. Was die Instradirung der Transporte betrifft, so hatten die Elsass-Lothringischen Bahnen vorgeschlagen, dass die Concurrenz zugelassen werden solle bis zu einer Differenz von 20 pCt. zwischen den beiden Routen d. h., dass die Transporte innerhalb der angegebenen Grenze zwischen dem Brenner und dem Gotthard unter Beibehaltung der Taxe für die kürzeste Strecke repartirt werden sollen. Dieser Vorschlag, bezüglich dessen die Italienischen Eisenbahnen die definitive Entscheidung bis zur Eröffnung der Strecke Novara-Pino vorbehalten hatten, wurde später zurückgenommen und dafür das Princip des kürzesten Weges acceptirt.

Auf der gedachten Conferenz war verabredet worden, dass die Tarifhefte mit den Angaben über die Italienischen Sätze bis zum 20. Februar nach Strassburg überschickt werden sollten, während die mit der Geschäftsführung des Verbandes betraute Direction der Elsass-Lothringischen Bahnen sich verpflichtete, die Deutschen Quoten bis zum folgenden 15. März mitzutheilen. Es erfolgte die Uebersendung der Italienischen Tarifantheile bereits am 11. Februar, ausserdem aber wurden auch die Quoten für die Specialtarife mitgetheilt, obschon hierzu eine Verpflichtung nicht vorlag. Es erfolgte aber keine Mittheilung über die Deutschen Quoten, nur eine Deutsche Ausgabe der Italienischen Sätze wurde am 2. April übersandt. Die Ursache dieser Verzögerung lag darin, dass die behufs Aufstellung der Tarife zusammengetretene Conferenz der Deutschen Delegirten in Neustadt kein praktisches Resultat erzielte mit Rücksicht auf die zu hohen Sätze der Schweizerischen Bahnen, wodurch alle Preise höher wurden als für die Brennerroute.

Während noch behufs weiterer Verhandlung eine Conferenz in Baden-Baden zusammentrat, bei welcher die Kaiserliche Direction in Strassburg schon die Unmöglichkeit einsah, die Tarife zum 1. Juni zur Einführung zu bringen, kam unerwarteter Weise die Anzeige, dass auf Anordnung des Preussischen Ministeriums der Deutsche Tarif am 20. Mai publicirt und am 1. Juni eingeführt werden würde. Dies war nicht möglich, da die Italienischen Eisenbahnen weder die Tarifsätze, noch die reglementarischen Bestimmungen des genannten Tarifs kannten und protestirte deshalb die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen, auch im Namen der übrigen Italienischen Eisenbahnen gegen diese Publication, ebenso protestirten auch die Bayerischen und Sächsischen Eisenbahnen, welche ihre Quoten noch nicht angegeben hatten. Die Mittheilung der reglementarischen Bestimmungen des Tarifs und der betreffenden Quoten gelangte hiernach an die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen erst am 23. Mai und es musste die genannte Verwaltung erklären, dass am 1. Juni nur ein Verkehr mittelst Reexpedition eingeführt werden könne; die Direction in Strassburg erkannte dabei ausdrücklich an, dass sie diese Erklärung erwartet habe.

Die von der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen vorgenommene Prüfung der Deutschen Quoten ergab nun Anomalien und ungleiche Behandlung für verschiedene Orte und Gegenstände der Ein- und Ausfuhr, so dass es nöthig wurde, Erklä-

rungen einzufordern, um so mehr, als einzelne Differenzen im Vergleich zu den für die Brennerroute gültigen Sätzen in keiner Weise gerechtfertigt erschienen. So waren beispielsweise die Sätze für Gartengewächse von Florenz, Savona und Turin nach Coblenz:

via Brenner: von Peri bis Coblenz . .	1 023 km	113,90 L.
via Gotthard: von Chiasso bis Coblenz .	788 „	108,80 „
Differenz zu Gunsten der Gotthardroute		5,10 L.,

während die Differenz der Streckenlänge 235 km beträgt.

Wird hierzu die Italienische Quote gerechnet, so ergibt sich:

Brennerroute:	Florenz-Peri . . .	304 km	29,95 L.
	Peri-Coblenz . . .	1 023 „	113,90 „
	zusammen	1 327 km	143,85 L.
Gotthardroute:	Florenz-Chiasso .	401 km	38,86 L.
	Chiasso-Coblenz .	788 „	108,80 „
	zusammen	1 189 km	147,66 L.

Es war also der Satz für die um 138 km kürzere Gotthardroute um 3,81 L. höher als für die Brennerroute.

Für Cerealien von Genua nach Stuttgart betrugen die Sätze:

via Brenner: Peri-Stuttgart	719 km	37,21 L.
via Gotthard: Chiasso-Stuttgart	580 „	37,20 „

es bestand also für die um 139 km kürzere Gotthardroute nur eine Preisdifferenz von 1 Cts.

Für Oele in Quantitäten von mindestens 5 000 kg von Genua nach Frankfurt a/M. hatte man:

via Brenner: Peri-Frankfurt a/M. . . .	886 km	68,10 L.
via Gotthard: Chiasso-Frankfurt a/M. .	718 „	50,20 „

also eine Differenz von 17,90 L. zu Gunsten der Gotthardroute, welche der geringeren Entfernung ungefähr entspricht.

Gegenüber solchen Anomalien zeigte sich bei gewissen Gütern, welche gewöhnlich Gegenstände der Ausfuhr aus Deutschland bilden, Sätze, welche im Verhältniss zu den Sätzen der Brennerroute niedriger normirt waren, als das Verhältniss zwischen den beiderseitigen Strecken zuliess. So betrug der Satz für Eisenblech in ganzen Wagenladungen von Barmen nach Bologna:

via Brenner: Peri-Barmen	1 159 km	48,22 L.
„ Gotthard: Chiasso-Barmen . .	961 „	28,15 „
Differenz zu Gunsten der Gotthardlinie		20,07 L.

Die Differenz ist verhältnissmässig wesentlich grösser als die Differenz der beiderseitigen Entfernungen und augenscheinlich behufs Begünstigung des Deutschen Exports gemacht. Es mussten deshalb zunächst Erklärungen darüber gefordert werden, ob bei der Aufstellung der Tarife mehr die Absicht des Schutzes der Industrie, als Rücksichten auf die Eisenbahnverhältnisse massgebend gewesen seien. Da die über diesen Punkt gegebenen Aufklärungen nicht genügend erschienen, um die entstandenen Zweifel zu beseitigen, so hielt die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen es für nöthig, um Zeit zu sparen, einen Delegirten nach Strassburg zu schicken, da es sich auch ergab, dass, entgegen dem Mailänder Protocoll vom 5. Januar, in welchem gesagt worden, dass für den Gotthard die für die Brennerroute gültige Classification in Anwendung kommen sollte, einzelne Güter aus der zweiten in die erste Classe versetzt waren.

Die Strassburger Direction erklärte ausdrücklich, dass die in Rede stehenden Differenzen nicht in protectionistischen Rücksichten ihre Ursache hätten, sondern lediglich die Consequenzen von eisenbahn-administrativen Erwägungen seien oder auch in Rechenfehlern ihren Grund hätten. Die Direction fügte hinzu, dass die Höhe einzelner Quoten durch die Schweizerischen Bahnen veranlasst sei, welche die Grundsätze des Deutschen Tarifs angenommen hätten, aber mit einer Erhöhung um 15 und selbst 20 pCt., wobei die Sätze doch noch niedriger seien, als die normalen im Schweizerischen Binnenverkehr von Chiasso nach Basel, Romanshorn u. s. w. Der Delegirte der Oberitalienischen Eisenbahn bestand auf der Beseitigung der Differenzen und die Strassburger Direction erklärte zur Revision der Tarife schreiten und dafür Sorge tragen zu wollen, dass die Einführung derselben am 1. September erfolgen könne, wenn ein weiteres Hinderniss nicht eintrete. Es erschienen diese Vorschläge annehmbar unter der bestimmten Voraussetzung, dass auch die Rectification bezüglich der Versetzung der betreffenden Güter aus der ersten in die zweite Classe alsbald erfolgen würde.

Dass die Schweizerischen Quoten in der That ungünstig auf die Tarifsätze für die Gotthardbahn einwirkten, ist aus der nachstehenden Zusammenstellung der Sätze für die Strecken Peri-Kufstein und Chiasso-Basel ersichtlich. Für Peri-Kufstein ist die tarifarische Länge 379 km (in Wirklichkeit 315), für Chiasso-Basel 378 km (in Wirklichkeit 314):

	Peri-Kufstein (379 km)	Chiasso-Basel (378 k)
1. Classe . . .	45,30 Lire	52,60 Lire
2. „ . . .	33,00 „	47,90 „
3. „ . . .	31,80 „	37,50 „
4. „ . . .	25,75 „	33,30 „
5. „ . . .	25,75 „	28,00 „
6. „ . . .	21,05 „	25,30 „
7. „ . . .	15,90 „	19,60 „
8. „ . . .	12,65 „	12,40 „

Die Schweizerischen Bahnen haben sich indessen noch nicht herbeigelassen, ihre Tarifsätze für den Transitverkehr entsprechend zu ermässigen und es muss deshalb die Brennerroute für die betreffenden Transporte beibehalten werden, wie dies auch seitens der Bayerischen Eisenbahnen erklärt wurde. Nachdem indessen die Schweizerischen Bahnen in der Absicht, ihre Sätze herabzusetzen, viele Güter aus der 1. in die 2. Classe versetzt haben, ist ein Haupthinderniss für die alsbaldige Einführung des neuen directen Verkehrs weggeräumt. Derselbe wird deshalb provisorisch in Kraft treten unter dem ausdrücklichen Vorbehalt seitens der Italienischen Eisenbahnen, dass binnen 3 Monaten eine Revision stattfinde, durch welche der Tarif seinem eigentlichen Zwecke mehr entsprechend gestaltet wird.

Italienisch - Schweizerischer Verkehr via Gotthard. Die erste Conferenz in der Angelegenheit der Errichtung eines directen Verkehrs zwischen den Italienischen und den Schweizerischen Bahnen via Gotthard fand am 7. Januar 1882 statt. Die Italienischen Eisenbahnen erklärten auf dieser Conferenz, dass sie ihre Tarife nach dem für ihren internen Verkehr gültigen System aufstellen und den über den Gotthard zu leitenden Transporten dieselbe Behandlung, wie den Transporten über den Brenner zukommen lassen, auch die gleichen Stationen für beide Routen zulassen würden. Die Gotthardbahn verpflichtete sich, Specialtarife in Vorschlag zu bringen, welche geeignet sein würden, den Verkehr auf ihrer Linie zu begünstigen. — Sie stellte zugleich die Forderung, dass die bestehenden Tarife für den Verkehr zwischen Italien und der Schweiz via Brenner und Montcenis mit dem Inslebentreten des directen Verkehrs via Gotthard aufhören sollten, welche Forderung von den Italienischen Bahnen acceptirt wurde. Die Oberitalienische Bahn überschickte hiernach im Februar der Gotthardbahn die von ihr aufgestellten Tarifquoten, sowie die für die Transporte über den Gotthard in Anwendung zu bringende Nomenclatur und Classification; die Gotthardbahn zeigte den Empfang an, theilte dabei aber mit, dass sie leider nicht in der Lage sei, die Schweizerischen Quoten zu übersenden, weil die betheiligten Bahnen ihre internen Tarife zu reformiren im Begriffe seien und dem geänderten System entsprechend auch die internationalen Tarife gestalten wollten. Erst nach weiteren Verhandlungen und vielfachem Drängen wurden Mitte Mai, nachdem bereits die Eröffnung der Gotthardbahn auf den 1. Juni angekündigt war, von der Direction der Gotthardbahn die Tarife für die Schweizerische Strecke mitgetheilt, nämlich in Bezug auf Frachtgut die allgemeinen Tarife und die Specialtarife für Eisen, Schwefel und Bauholz, und in Bezug auf Eilgut die allgemeinen Tarife und die Specialtarife für Bier und Lebensmittel. Die Prüfung dieser Tarifsätze ergab jedoch, dass dieselben zu hoch waren und durch die Annahme derselben der Vortheil der geringeren Streckenlänge gegenüber den Concurrenzlinien verloren gegangen wäre, wie aus nachstehenden Beispielen hervorgeht, in welchen die Frachtsätze, wie solche sich für verschiedene Waaren nach den Schweizerischen Tarifsätzen via Gotthard ergaben und wie dieselben für die Route über Modane bestehen, angegeben sind.

Weine			Ohne Bedingung bezüglich des Gewichts L.	Bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg L.
Genua-Basel .	via	Chiasso	70,27	51,89
	„	Modane	54,47	47,35
Turin-Basel . .	„	Chiasso	70,06	51,74
	„	Modane	43,82	39,65
Verona-Basel .	„	Chiasso	70,06	51,74
	„	Modane	64,88	53,72
Bologna-Basel .	„	Chiasso	74,77	55,10
	„	Modane	67,74	55,76
Venedig-Basel .	„	Chiasso	78,78	58,11
	„	Modane	73,09	59,59

Cerealien.					In ganzen Wagenladungen L.
Genua-Basel .	via	Chiasso	61,98	43,88	39,84
	„	Modane	43,98	40,44	38,30
Venedig-Basel .	„	Chiasso	69,35	51,25	45,01
	„	Modane	54,24	46,29	45,49
Marseille-Basel .	„	Genf .	—	—	34,70

Für Baumwolle ergab sich die Fracht bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg

für die Strecke Genua-Bern zu 49,58 L. und
„ „ „ Marseille-Bern „ 39,00 „

Erst nach längeren Verhandlungen wurden von der Gotthardbahn, von der Jura-Bern-Luzern- und der Emmenthalbahn etwas ermässigte Sätze für Cerealien, Grassaamen, Oelsaamen, Reis und Gerste für viele Stationen dieser Verwaltungen zugestanden, ferner ein ermässigter Tarif für Weine bestimmt nach

Luzern, Bern und vielen andern Stationen der Jura-Bern-Luzernbahn, ein ermässigter Tarif für rohe Baumwolle bestimmt nach Basel, Brugg, Aarau an der Centralbahn und nach Bern; endlich ein Specialtarif für Früchte mit saurem Saft bestimmt nach Basel, Luzern und Bern. Die Schweizerische Union- und die Nordostbahnen weigerten sich indessen hartnäckig, irgend eine Ermässigung zuzugestehen. Der Termin für die Einführung des directen Verkehrs mit diesen ermässigten Sätzen wurde auf den 1. August festgestellt, am 29. Juli jedoch ging eine Depesche der Schweizerischen Nordostbahn ein, in welcher mitgetheilt wurde, dass der directe Verkehr am 1. August nicht ins Leben treten könne, da die Deutsche Ausgabe der Tarifsätze nicht fertig gestellt werden könne.

Zum Deutsch-Italienischen Kohlentarif.

In dem in No. 74 abgedruckten Aufsatz über die Gotthardbahn wurde über die hohen Kohlentarifsätze der Oberitalienischen Eisenbahnen geklagt, welche es der Saarkohle schwer mache nach Italien vorzudringen. Es wurde dabei zweifelhaft gelassen, ob diese hohen Sätze noch bestehen. Wir wandten uns, um hierüber Gewissheit zu erhalten, an die betreffende Eisenbahnstelle. Die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln theilt uns nun in Veranlassung dieser Anfrage über die Ausnahmetarife für den Kohlenverkehr von der Saar und der Ruhr nach Italien mit, dass die in den Kohlentarifen eingerechneten Streckensätze der Italienischen Bahnen bis jetzt nicht ermässigt sind. „Der Streckensatz Chiasso bis Mailand Pg. beträgt 4,72 Frcs. pro Tonne bei einer Entfernung von 52 km. Näheres über die Bildung der Italienischen Streckensätze ist nicht bekannt und konnte deshalb auch nicht angegeben werden, ob dieselben lediglich nach kilometrischen Einheitssätzen oder nach letzteren unter Anstoss von festen Zuschlägen berechnet sind. Jedenfalls sind aber die von den Italienischen Bahnen eingerechneten Streckensätze doppelt so hoch als die von den Schweizerischen Bahnen eingestellten, da letztere für den Kohlenverkehr nach Italien eine Grundtaxe von 3 Cent. pro Tonnenkilometer für einzelne Wagen und eine solche von 2,85 Cent. pro Tonnenkilometer bei gleichzeitiger Aufgabe von 10 Wagen plus einem Gebirgszuschlag von 2 Frcs. pro Tonne zur Verfügung gestellt haben.

Die Italienischen Antheile sind übrigens nicht nach einer einheitlichen Grundtaxe, sondern nach Zonentaxen gebildet, welche bei zunehmender Entfernung fallen. Der Kohlenbezug aus Deutschland findet naturgemäss aber nur von Ortschaften statt, die nicht zu weit von den Schweizerisch-Italienischen Uebergangspunkten entfernt liegen und kommen somit für den Kohlenverkehr von Deutschland fast ausschliesslich nur die höchsten Italienischen Grundtaxen in Betracht“.

Die erwünschte Herabsetzung dieser hohen Tarifsätze der Italienischen Eisenbahnen für Saar- und Ruhrkohle besteht somit noch heutigen Tages und ist im Deutschen Interesse zu wünschen, dass bald in dieser Richtung Remedur eintrete. Vielleicht bietet die augenblicklich in Rom stattfindende Eisenbahnconferenz betr. den internationalen Italienisch-Deutschen Verkehr Gelegenheit, eine Ermässigung dieser Sätze wiederholt anzuregen.

Ueber den für die Gotthardbahn zu erwartenden Transport Deutscher Steinkohlen nach Italien theilt der Berner „Bund“ folgende interessante Notizen mit:

Eine der viel umstrittensten Fragen bezüglich des für die Gotthardbahn zu erwartenden Verkehrs war bekanntlich die, ob es der Deutschen Steinkohle möglich sein werde, auf dem neuen Wege ein Absatzgebiet in Italien zu erlangen. In der That sind nun in den zwei ersten Monaten nach Eröffnung des Betriebes der Gotthardbahn circa 40 000 t Steinkohlen von Deutschland nach Italien ausgeführt worden, ungefähr ein Sechstel des Gesammtbedarfs Italiens in der gleichen Periode (1,6 Mill. Tonnen pro Jahr) und relativ ziemlich genau das Quantum, das schon vor Jahren von den Interessenten als wahrscheinliche erste Jahresausfuhr nach Eröffnung der Gotthardbahn bezeichnet worden war. Bemerkenswerth dabei ist, dass die Erreichung dieses Resultates möglich ward, trotzdem die Oberitalienischen Bahnen in diesem Frühjahr in einseitiger Weise für die Englische Kohle auf der Strecke Genua-Mailand eine bedeutende Frachtermässigung von 5,5 Cts. pro Tonne und pro Kilometer eintreten liessen. Die Deutsche Kohle ging gerade nach Mailand und Umgegend.

Etwas günstiger als in Mailand selbst gestalten sich die Verhältnisse für die Deutsche Kohle auf dem Absatzgebiete der nördlichen Lombardei beziehungsweise Piemonts und des Cantons Tessin. Der Kohlenverbrauch auf diesem Gebiete ist theils wegen der zahlreichen industriellen Anlagen, theils wegen der vielen Localbahnen etc. und der Dampfschifffahrt auf den 3 Seen sehr bedeutend.

Wenn sich die Deutschen Kohlenindustriellen den Norditalienischen Markt dauernd erobern wollen, so muss es — der Gewährsmann des „Bund“ stimmt mit dem diesbezüglichen Vorschlag eines Genueser Correspondenten der „Frankf. Ztg.“ vollkommen überein — sich aus mehreren Gründen sehr empfehlen, dass an einem geeigneten Punkte des Lago maggiore grössere Kohlendepots errichtet werden, wie solche in Sampierdauna bei Genua für Englische Kohlen bereits bestehen. Von solchen Depots aus könnten nicht blos die Etablissements am Langensee und in der nördlichen Lombardei, sondern selbst Mailand billig bedient werden, weil die Kohlen schon von Locarno — das in erster Linie, eventuell neben Luino, für diese Depots in Frage kommen dürfte — aus per Schiff auf dem See und durch die Canäle, welche Mailand mit dem See verbinden, befördert werden können. Die hieraus zu erzielende Frachtersparniss wird auf 2½ bis 3 Lire pro Tonne berechnet. Auch hätten diese Depots den Vortheil, dass für alle Fälle höherer Gewalt durch den vorhandenen Kohlenvorrath ununterbrochen für die Bedürfnisse der Industrie etc. jenseits der Alpen gesorgt wäre.

Man hegt die Ueberzeugung in Italien, dass, nach glücklichem Anfange, bei dem klugen Unternehmungsgeiste und der Zähigkeit der Deutschen Kohlenindustriellen die Deutsche Steinkohle nicht in allzu ferner Zeit in bedeutendem Masse die Italienische Grenze überschreiten werde. „Sie soll auch uns,“ — schliesst der Berner „Bund“ — „die wir sie schon lange kennen, wenn in diesem Falle auch nur als Vorübereilende, stets gegrüsst sein.“

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Ausführungsvorschriften zu § 17a des Vereins-Wagenregulativs. Die ganz erheblichen Missstände, welche sich aus der praktischen Handhabung der — auf einem Beschlusse der vorjährigen Kölner Generalversammlung beruhenden — Bestimmungen über die Reinigung und Desinfection der zum Viehtransport benutzten Wagen (der neue § 17a des Vereins-Wagenregulativs) ergaben und welche auf allen Seiten als unerträglich erkannt wurden, bildeten bekanntlich auch einen Berathungs - Gegenstand für die diesjährige, in Breslau abgehaltene Generalversammlung, welche die Commission für das Vereins-Wagenregulativ mit der Ausarbeitung von Vollzugsvorschriften zu § 17a beauftragte und ihr diesen Gegenstand zur endgültigen Erledigung (§ 13 des Vereinsstatuts) überwies.

In der für die Erledigung dieser Angelegenheit anberaumten, in der zweiten Hälfte des Monats September cr. abgehaltenen Commissionssitzung machte sich allgemein die Ueberzeugung geltend, dass in den zahlreichen, sachlich nicht gerechtfertigten Beanstandungen von Wagen ein erheblicher Missstand zu erblicken sei, weil abgesehen von dem, die Arbeitskräfte der Verwaltungen unverhältnissmässig in Anspruch nehmenden Schreibwerke die Ausnutzung der Wagen durch die nachträgliche Desinfection in erheblicher Weise eingeschränkt wird. Ebenso einstimmig machte sich die Ueberzeugung geltend, dass der weitaus grösste Theil der entstandenen Unzuträglichkeiten bereits durch den Erlass sachgemässer Ausführungsvorschriften Erledigung finden werde.

Die Commission hatte ferner noch das Folgende zu erwägen:

Die staatlicherseits erlassenen Ausführungsvorschriften zu den Viehseuchengesetzen unterscheiden zweierlei: erstens die mechanische Reinigung vermittelst stumpfer Besen und Wasser und zweitens eine chemische Reinigung vermittelst bestimmt bezeichneter Desinfectionsmittel. Es wurde allseitig constatirt, dass durch die Reinigung vermittelst stumpfer Besen und Wasser nicht eine so gründliche Reinigung herbeigeführt zu werden vermag, dass nicht Schmutz in den Ritzen und Fugen der Wagen sitzen bleibt. Die Commission glaubte aus dieser Thatsache die Berechtigung zu der Ueberzeugung ableiten zu dürfen, dass dies staatlicherseits auch gar nicht verlangt werde, dass vielmehr bei Erlass der bezüglichen Ausführungsvorschriften die Ansicht vorgewaltet habe, dass eben die der Reinigung folgende Desinfection dazu bestimmt sei, die bei der Reinigung nicht entfernten Reste unschädlich zu machen, dass daher das Vorfinden von geringen Resten in den Fugen und Ritzen nicht zu dem Schlusse berechtige, dass den staatlicherseits erlassenen Vorschriften über die Reinigung und Desinfection nicht genügt worden sei.

Die hiernächst von der Commission festgestellten (sowohl auf leere wie auf beladene Wagen anzuwendenden) Ausführungs-Bestimmungen zu § 17a des Vereins-Wagenregulativs haben folgenden Wortlaut:

„1. Die in Alin. 3 des § 17a vorgesehene Gebühr für die nachträgliche Reinigung und Desinfection eines zur Viehbeförderung benutzten Wagens ist nur in den Fällen zu beanspruchen, in welchen die bestimmte Ueberzeugung gewonnen worden ist, dass die vorgeschriebene Reinigung oder die vorgeschriebene Desinfection entweder gar nicht oder nur in unzureichender und nachlässiger Weise stattgefunden hat.

2. Die Prüfung, ob die in einem Wagen vorgefundenen Verunreinigungen thierische Excremente, Streu oder Dünger etc. sind, welche von der Viehbeförderung herrühren, hat mit besonderer Sorgfalt zu erfolgen.

Wenn diese Frage nicht mit Bestimmtheit zu bejahen ist oder wenn es sich nur um geringfügige Bemängelungen handelt,

so ist die erforderliche Reinigung bezw. Desinfection von der entdeckenden Verwaltung auf eigene Kosten zu bewirken.

3. In denjenigen Fällen, in welchen die Entschädigungsgebühr von 10 *M.* beansprucht wird, ist in den Thatbestands-Protocollen bestimmt anzugeben, welche Verunreinigungen, an welchen Wagenbestandtheilen und in welchem Umfange dieselben vorgefunden sind, ob sie mit Sicherheit als thierische Excremente, Streu oder Dünger etc. erkannt worden sind und wieviel Arbeitszeit zur Beseitigung der Reste aufgewendet worden ist. Beide Beamte, welche das Protocoll unterzeichnen, müssen die Wagen vor der Reinigung persönlich untersucht haben. Der Eine von ihnen muss der diensthabende Stations- oder Expeditionsbeamte sein.

4. Eine Prämiirung des Personals für die Entdeckung nicht oder nicht genügend gereinigter und desinficirter Wagen oder eine Betheiligung desselben an den Einnahmen, welche den Verwaltungen aus den Seitens der fremden Verwaltungen auf Grund der Bestimmungen des § 17a zu zahlenden Conventionalstrafen erwachsen, ist unzulässig."

Dieselben sind von der geschäftsführenden Direction allen Vereinsverwaltungen mit dem Ersuchen um Einführung zum 1. October cr. übersandt worden.

Ausgabe einer neuen Vereinskarten-Liste. Am 1. November cr. wird eine neue Vereinskarten-Liste ausgegeben werden. Die geschäftsführende Direction hat die Vereinsverwaltungen ersucht, Anträge auf Umschreibung von Vereinskarten, deren Berücksichtigung bei der Redigirung der neuen Liste von den Verwaltungen etwa gewünscht werden, ihr bis zum 12. d. M. zugehen zu lassen.

Vertheilung neuer Kilometerzeiger etc. Von der geschäftsführenden Direction sind vertheilt worden:

Die neu aufgelegten Kilometerzeiger No. 1 (Aachen-Jülicher E.), 68 (Kaiser Franz-Josef-Bahn), 69 (K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien), 98 (Niederländische Staatsbahn) und 103e (Stargard-Cüstriner E. — nicht zum Verein gehörig);

der I. Nachtrag zu den Kilometerzeigern No. 71 (Kronprinz Rudolf-Bahn) und 76 (Niederösterreichische Staatsbahn).

In dem Kilometerzeiger No. 103b (Kiel-Eckernförde-Flensburger E.) ist an entsprechender Stelle nachzutragen:

Lindauniss . . . . . . ‖ 36 | 43 ‖

Die Ausgabe des XI. Nachtrags zu der ganzen Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern musste, da ausreichendes Material für denselben nicht vorlag, bis zum 1. November cr. verschoben werden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 9. October 1882. (Das Localbahnwesen. Internationale Commission. Eisenbahnrath-Geschäftsordnung. Holzlagerung im Feuerrayon. Localbahn-Saloncoupées. Weichselgegend-Verbindung. 3 Localbahn-Concessionen. 3 Statutenänderungen. Zenica-Serajewo. Kremsier-Hullein. Schienenoffert-Concurrenz. Zuchtviehtarif und Viehbegleiter. Fleischtransport. Prag-Dux. Ministerielle Personalien. Börsennotiz.)

Die Vortheile des Localbahnwesens für die ganze Monarchie treten immer mehr hervor. In vielen Industriebezirken hat sich ein ziemlicher Verkehr entwickelt, welcher ohne Localbahnen nie zum Vorschein gekommen wäre. Sie ersetzen uns zwar schon die noch fehlenden Strassen, werden aber dieselben mit der Zeit ganz entbehrlich machen. Ihr einfacher, wenig kostspieliger Betrieb ermöglicht auch in solchen Gegenden ihr Zustandekommen, welche fast nie der Segnungen der Bahnverbindung theilhaftig werden könnten. Ihr Verkehr kann mit gegebenen Ziffern rechnen; sie haben das Experimentiren durch Heranziehen von Frachten nicht nöthig. Sie sind in der Regel auch unabhängiger als die grossen Bahnen, indem sie ein weitaus geringeres Capital zu verzinsen und nur auf die Bedürfnisse ihrer Gegend Rücksicht zu nehmen haben. Wenn die Vollbahnen ihrer Natur nach dem internationalen Verkehre dienen sollen, so werden doch die meisten derselben nach und nach den Charakter von Localbahnen annehmen müssen, um existiren zu können. Auch die Prioritätsobligationen der letzteren werden von der Bevölkerung der von ihnen durchschnittenen Gegenden als eine Art Reserve angesehen, welche nie den Fährlichkeiten einer Curatel unterworfen sein dürften. Die Basis des Localbahnwesens ist eine gesunde und die bisher gemachten Erfahrungen berechtigen zur Erwartung, dass es sich auch immer mehr entwickeln werde. Darum ist es bedauerlich, wenn durch allzu grosse Vorsicht den beabsichtigten Localbahnunternehmungen Schwierigkeiten in der Concessionserlangung in den Weg gelegt werden. Solche werden allerdings sehr übertrieben von einem grösseren Blatte geschildert; aber es ist gewiss, dass zu viel erhoben wird und zu viel Garantien verlangt werden, bevor eine Localbahnconcession ertheilt wird, was auch von den beiden heute berichteten gilt. Aus Furcht vor den Erinnerungen aus dem Jahre 1873 schüttet man das Kind mit dem Bade aus und lähmt die Actionslust des Publikums. Man fasst eben noch die Bildung von Actiengesellschaften vom Gnadenstandpunkte auf und zersplittert lieber die Capitalsmolecule, statt sie zu sammeln.

Zur internationalen Commission, welche von der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu dem Zwecke einberufen wird, um einheitliche Normen für den Bau und die Construction der auf den Bahnen dieser Reiche verkehrenden Fahrbetriebsmittel festzustellen, sind seitens der Generalinspection für Oesterreichische Eisenbahnen Regierungsrath Kamper und Oberinspector Dr. Lange delegirt und wird das Oesterreichische Handelsministerium noch zwei Vertreter der Oesterreichischen Privatbahnen zur Theilnahme an dieser Commission veranlassen.

Die provisorische Geschäftsordnung für die Sitzungen des Staatseisenbahnraths ist nunmehr fertiggestellt. Dieselbe bestimmt, dass sich diese Körperschaft mindestens zweimal im Jahre, und zwar im Frühjahr und Herbst versammelt, dass den Vorständen der Ministerialdepartements, in welchen Oberaufsichts- oder Verwaltungsgeschäfte der Staatsbahnen verhandelt werden, und den Abtheilungsvorständen der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen das Recht zusteht, jederzeit den Sitzungen beizuwohnen und dass auch andere Sachverständige beigezogen werden können. Die Sitzungen sind nicht öffentlich. Die Anträge einzelner Mitglieder, welche Wünsche oder Beschwerden zum Gegenstande haben, sind unter Angabe der Motive mindestens acht Tage vor Beginn der Sitzung dem Präsidenten bekanntzugeben. Der Eisenbahnrath erstattet sein Gutachten auf Grund der mit Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefassten Beschlüsse; zur Beschlussfähigkeit ist aber eine bestimmte Anzahl von Mitgliedern nicht erforderlich. Ein grosses Mass von Befugnissen ist sonach dem Eisenbahnrath nicht eingeräumt. Der Witz hat sich dessen schon bemächtigt und ihn das 5. Eisenbahnrad getauft. — Der Staats-Eisenbahnrath wird heute am 9. October nach erfolgter Angelobung der Mitglieder seine Thätigkeit eröffnen. Als erste Vorlage wird demselben ein neuer Gütertarif für die westlichen Staatsbahnen unterbreitet werden. Es soll nämlich analog der Reform, welche bei den westlichen Staatsbahnen bezüglich der Personentarife durchgeführt worden ist, auch eine Umgestaltung in den Tarifen für den Güterverkehr vorgenommen werden. (Ueber diese erste und zugleich constituirende Sitzung des Eisenbahnraths berichten wir nächstens.)

Eine Holzlagerung im Feuerrayon einer Eisenbahn wurde gegen deren diesfallsige Beschwerde von den K. K. Ministerien des Handels und des Innern unter nachfolgenden Bedingungen gestattet: 1. Der Holzplatz darf nur zur Ablagerung von Buchenholz, und zwar blos in Scheiterform verwendet werden; 2. die Ablagerung darf nur in den Monaten November bis April stattfinden; 3. eine Verkleinerung des Holzes auf dem Lagerplatze selbst darf unter keiner Bedingung vorgenommen werden; 4. die Nutzniesser des Holzplatzes haben die nöthigen Feuerlösch-Requisiten bereit zu halten, sowie auch einen Wächter aufzustellen, welcher die Aufsicht über den Holzgarten zu besorgen und darüber zu wachen hat, dass das Tabak- oder Cigarrenrauchen auf dem Holzlagerplatze nicht stattfinde; 5. schliesslich wurden die Eigenthümer des Holzdepôts verpflichtet, der Bahngesellschaft eine rechtsverbindliche Erklärung auszustellen, worin sie auf jeden Ersatzanspruch für etwa aus Anlass des Bestandes oder Betriebes der Bahn verursachten Schaden verzichten.

Für die Einführung von Saloncoupées bei Localbahnen stellte eine Verwaltung den Antrag, einige ihrer Coupées II. Classe in solche I. Classe umzugestalten und dieselben mehreren an ihrer Linie wohnenden Gutsbesitzern ohne Erhöhung des Fahrpreises zur Verfügung zu stellen. Das Oesterreichische Handelsministerium erblickte darin eine unzulässige Begünstigung einzelner Passagiere und ertheilte dazu nur unter der Bedingung die Genehmigung, dass zwar, um das Zweiclassensystem nicht zu stören, von der Einhebung eines Fahrpreises abgesehen wird, dieselben doch als Saloncoupées zu bezeichnen sind, für eine bestimmte Minimalanzahl Karten II. Classe gelöst werden müssen und dass solche Coupées unter dieser Bedingung Jedermann zugänglich werden.

Wegen einer Eisenbahnverbindung zwischen den Weichselgegenden an der Einmündung des Sanflusses und der Karl-Ludwigbahn lag dem Galizischen Landtage eine Resolution vor, hierzu die Regierung aufzufordern. Die Eisenbahncommission beantragt, die Annahme dieser Resolution mit der Verpflichtung des Landes, 150 000 fl. beizusteuern, wenn der Bahnbau im Jahre 1883 begonnen wird. Der Zusatz über die Verpflichtung des Landes wurde bekämpft, da diese Bahn ohnehin gebaut werden müsse. Der Landesausschuss erklärte jedoch, den Anträgen der Eisenbahncommission zuzustimmen. Betreffs der Bahntrace entspann sich eine Debatte, in welcher die localen Interessen aneinandergeriethen. Schliesslich wurden die Commissionsanträge mit bedeutender Majorität angenommen.

Zum Baue und Betriebe der 3 km langen, von Mödling über Klausen vorläufig in die Vorderbrühl führenden elektrischen

Localbahn wurde der Südbahngesellschaft die Concession verliehen. Eine eventuelle Verlängerung der Trace bis in die Hinterbrühl ist in Aussicht genommen. Die Bahn ist schmalspurig (1 m Spurweite) und eingeleisig auszuführen und bis längstens 15. Juli nächsten Jahres vollendet dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens 3 Personenwagen mit je einer elektrischen Kraftübertragungs-Maschine und einem Fassungsraume für je 18 Sitzplätze anzuschaffen. In der Station Mödling ist ein Dampfmotor von wenigstens 40 Pferdekräften und zwei elektrische Stromerzeugungs-Maschinen aufzustellen. Mit Herstellung dieser Bahn wird das System der elektrischen Bahnen in Oesterreich inaugurirt.

Zum Baue und Betriebe der mit staatlicher Unterstützung auszuführenden Fortsetzungsstrecke von Kremsmünster nach Michldorf wurde der Kremsthalbahn die Concession ertheilt. Die 21 km lange, normalspurige Localstrecke wird von der bestehenden Station Kremsmünster abzweigen und über Wartberg, Santer, Kirchdorf und Kremsdorf nach Michldorf führen, somit den Hauptrayon der Oberösterreichischen Sensenindustrie durchziehen. Die bis längstens 26. August 1884 dem öffentlichen Verkehr zu übergebende Localbahn bildet einen integrirenden Bestandtheil der Kremsthalbahn, jedoch ist zum Betriebe ein eigener Fahrpark, und zwar 1 Locomotive und 3 Personenwagen anzuschaffen.

Der Oesterreichischen Localeisenbahn - Gesellschaft ist die Concession zum Baue der Localbahn von Kaschitz nach Schönhof übertragen worden. In der früheren Concessionsurkunde für die Linie von Schönhof nach Radonitz heisst es, dass diese neu concessionirte Localbahn „von der Station Schönhof der bestehenden, von der Localeisenbahn - Gesellschaft zu erwerbenden Kaschitz-Schönhofer Localbahn nach Radonitz“ führen solle.

Statutenänderungen wurden nachstehenden Bahnen wie folgt bewilligt: Bei der Böhmischen Nordbahn wurde durch den mit der Turnau-Kraluper Bahn abgeschlossenen Fusionsvertrag, deren Activen und Passiven von der ersteren Bahn übernommen wurden, eine vollständige Umarbeitung der Statuten nothwendig. Bei der Nordwestbahn betrifft die Statutenänderung blos die von der letzten Generalversammlung beschlossene Emission von 15 000 Stück Actien Lit. B. und die in Aussicht genommene Emission von weiteren 15 000 Stück Actien Lit. B. Die Aenderung der Statuten der Buschtêbrader Bahn bezieht sich auf mehrer Paragraphen in Folge der Erwerbung der Steinkohlenwerke Buschtêhrad-Rapitz.

Die Fortsetzungsstrecke Zenica-Serajewo wurde am 5. d. M. dem Verkehre übergeben. Die Linie von Bosnisch-Brod nach Zenica in der Länge von 189,6 km wurde bereits im September 1879 seitens der Bauunternehmung an das Militärärar übergeben und seit jener Zeit wird der Betrieb durch die Organe des Reichs-Kriegsministeriums geführt. Die Anlagekosten, welche sich am Tage der Betriebsübernahme auf 3 875 000 fl. beliefen, sind mittlerweile durch diverse Bauherstellungen, Vergütungen an die Bauunternehmung etc. gestiegen und bezifferten sich mit Beginn des Jahres 1881 auf 4 349 899 fl., d. i. 21 887 fl. pro Kilometer. Der bisherige Verkehr der Bosnathalbahn hatte wegen des Umschlages in Zenica, insbesondere während der Sommermonate unter der Concurrenz des Landfuhrwerkes zu leiden. Zu Beginn des Jahres 1881 wurde der Ausbau der Linie Zenica-Serajewo beschlossen und die Kosten für die 78,47 km lange Strecke mit 3 831 000 fl., d. i. 48 800 fl. pro Kilometer, festgestellt. Die dermalen rund 269 km lange Bosnathalbahn (Bosnisch-Brod-Serajewo) kommt daher auf rund 8 180 000 fl. zu stehen. Die bisherigen finanziellen Ergebnisse konnten in Anbetracht der erwähnten Momente allerdings keine günstigen sein. Im Jahre 1880 betrugen die Einnahmen 371 945 fl., wovon 279 667 fl., d. i. mehr als 75 pCt., auf den Civilverkehr entfielen. Die Betriebsausgaben betrugen 442 571 fl. oder 118,5 pCt. der Betriebseinnahmen, ein Betriebs-Coeffizient, welcher niedriger ist, als jener der Dalmatiner-Istrianer und Unterdrauburg-Wolfsberg-Staatsbahn. Für das Jahr 1881 stellen sich die bisher veröffentlichten Einnahmeziffern auf 319 444 fl. oder 1 681 fl. pro Kilometer, eine Ziffer, welche gleichfalls höher als jene der früher erwähnten Staatsbahnlinien ist; hieran participirte der Civilverkehr mit 254 461 fl., also nahezu 80 pCt. Man ersieht aus diesen Ziffern das Steigen des Civilverkehrs.

Die Kremsier-Hulleiner Bahn hat ihren Betriebsvertrag mit der Ferdinands-Nordbahn auf unbestimmte Dauer gegen halbjährige Kündigung verlängert. Die Ferdinands-Nordbahn hat der Kremsierer Eisenbahn von dem bisher geleisteten Pauschale für die Führung des Betriebes, welches auf 64 000 fl. festgesetzt war, einen Nachlass von 15 pCt. gewährt. Dagegen hat sich die Kremsierer Eisenbahngesellschaft verpflichtet, die Verbindung ihres Hulleiner Bahnhofes mit dem der Ferdinands-Nordbahn zu überbrücken, eine Forderung, auf welcher die Nordbahn in Anbetracht des sehr lebhaften Verkehrs auf ihrem Hulleiner Bahnhofe beharrte. Hierdurch erhält übrigens die Anschlussfrage der Kremsierer Eisenbahn eine für beide Theile erwünschte Lösung. Denn für die Kremsierer Eisenbahn eröffnet sich die Aussicht, den Betrieb der Bahn unter günstigeren Verhältnissen in eigener Regie führen zu können. Die Kosten der von der Kremsierer Eisenbahn herzustellenden Ueberbrückung sind mit rund 80 000 fl. präliminirt.

Anlässlich der Schienenbestellung der Nordwestbahn wurde die Offerte des Oesterreichischen Cartells in einer Weise von Deutschen Werken unterboten, welche über die Absicht des Preisverderbens keinen Zweifel liess. Die Antwort bestand darin, dass bei einer von der Berlin-Görlitzer Bahn ausgeschriebenen Offertverhandlung auf ein übrigens nicht bedeutendes Schienenquantum ein Oesterreichisches Werk, und zwar gleichfalls mit der billigsten Offerte, sich betheiligte. In Deutschland scheint jedoch die Concurrenz des Auslandes nicht so gefälliges Entgegenkommen zu finden wie bei uns, denn die Offerte des Oesterreichischen Werkes wurde zurückgewiesen, obzwar sie um 10 ℳ billiger war, als jene der niedrigst offerirenden Deutschen Firma.

Die Ausfertigung der Atteste für die Anwendung des Zuchtviehtarifes und für die unentgeltliche Beförderung der Viehbegleiter wurde vom K. K. Handelsministerium mit Beziehung auf die mit den betreffenden Bahnen getroffenen Vereinbarungen als nächster Nachtrag zum gemeinsamen Tarife I mit der Erinnerung angeordnet, dass dieser Bedingung für die Anwendung des ermässigten Tarifes für Zuchtvieh von 1,58 kr. pro Stück und Kilometer dadurch entsprochen werden könnte, wenn die Ausfertigung dieser Legitimationen den Gemeindevorstehungen übertragen würde, nachdem die Bezirkshauptmannschaften in den meisten Fällen zu weit von den bezüglichen Bahnstationen ihren Amtssitz haben und etwaigen Missbräuchen nach Thunlichkeit vorgebeugt werden soll, worüber die Directorenconferenz sich aussprechen möge.

Bezüglich des Transports von frischem Fleisch wurde der von einer Bahnverwaltung geforderte Revers wegen Verladung in gewöhnlichen Wagen auf eigene Gefahr der Parthei regierungsseitig als Verstoss gegen § 67 Punkt 2 des Betriebsreglements erklärt, weil das zwangsweise Einverständniss zur Beförderung in offenen Wagen nicht als eine „besondere Vereinbarung“ im Sinne dieses Paragraphen anzusehen ist und weil die Verladungsweise des frischen Fleisches keineswegs im Belieben der Bahn liegt. Der hierauf eingebrachte Antrag der gedachten Verwaltung, dass eine Anmeldung solcher Transporte 24 Stunden vor der Auflieferung zu dem Zwecke geschehe, um die erforderlichen Fleischwagen bereit zu halten, wurde regierungsseitig mit dem Vorbehalte genehmigt, dass diese Massnahme bei etwa vorkommenden berechtigten Beschwerden zurückgenommen werde.

Das Uebereinkommen zwischen den Vertretern der Regierung und dem Verwaltungsrathe der Prag-Duxer Eisenbahn ist unterzeichnet worden. Die wesentlichen Bestimmungen des Uebereinkommens sind bekannt. Die Gesellschaft erhält die Concession für die Linie Klostergrab-Mulde, dagegen behält sich der Staat das Recht vor, den Betrieb der ganzen Prag-Duxer Bahn vom 1. Januar 1885 an zu übernehmen und vom 1. Januar 1888 angefangen das Eigenthum der Bahn abzulösen. Die bestandenen Differenzen bezüglich der Erträgnissgarantie sind somit auch beseitigt.

Die Besetzung des Ungarischen Communicationsministeriums wird noch vertagt, nachdem die in Aussicht genommenen Candidaten abgelehnt haben. Der Communicationsminister wird übrigens in nächster Zeit nur eine wichtige Entscheidung zu treffen haben, das ist bezüglich des Baues der Budapest-Szönyer Eisenbahn, und da ist die Entscheidung eigentlich bereits im Sinne des Finanzministers getroffen, der von einem Bau auf Staatskosten nichts wissen will. Das durch Hieronimy's Rücktritt frei gewordene Untersecretariat soll dem hochverdienten Ministerialrath Záhorszky übertragen werden.

Die Transportwerthe sind an der Börse vernachlässigt geblieben. Der Export aus Ungarn in Weizen stockt; nur in Gerste ist eine stärkere Hinausbewegung. Die Ausfuhr wird sich aber wieder beleben, nachdem der Ernteüberschuss die auswärtigen Märkte aufsuchen muss, wenn die zuwartende Haltung der Landwirthe und Händler aufhören wird, welche noch auf grösseren Gewinn hoffen. Rumänien muss sich auch bald am Exporte betheiligen. Die Massen-Frachten können daher für diesen Winter und wohl auch für die erste Hälfte des künftigen Jahres unseren Transportunternehmungen nicht entgehen, deren reichliche Einnahmen hiermit schon gesichert sind.

Türkische Eisenbahnen.

Pera, den 3. October 1882.

F. **Die Rumelischen Eisenbahnen** von zusammen 807 km Länge mit der Hauptlinie Stambul - Sarembey und den Seitenlinien nach Dedeagatsch und nach Jamboli haben in dem letzten Betriebsjahre einen Personenverkehr von 971 185 Reisenden ergeben, wovon 9 401 die I. Classe, 110 084 die II. und 851 700 die III. Classe benutzten. Der grösste Theil derselben, und zwar 847 577 Personen, benutzte nur die bis zur ersten Station hinter San Stefano als „Stadtlinie“ bezeichnete kurze Strecke. Die Einnahmen auf dieser beliefen sich auf 2 708 057 Piaster — von 847 577 Reisenden — die übrigen 123 608 Reisenden erlegten 4 212 229 Piaster. Im Durchschnitt zahlte jeder Reisende 7,12 Piaster und befuhr 0,25 km. An Reisegepäck wurden 1 983 t befördert. Von 1 288 t wurde die Taxe erhoben, welche 218 540 Piaster ein-

brachte, d. i. pro Tonne 136,68 Piaster. Der Transport von 2 563 Hunden (zumeist auf der Stadtlinie) ergab 15 313 Piaster Einnahme. Als Eilgüter wurden 3 828 t transportirt, an Frachtgütern 236 288 t, in Summa 240 116 t. Es wurden verladen als Frachtgut I. Classe 14 703 t, II. Classe 4 941 t, III. Classe 13 407 t, als Gut, welches Specialtarifen unterliegt, 203 237 t. Pro Bahnkilometer entfallen 298 t. Jede Tonne Eilgut durchlief im Durchschnitt 229 km, jede Tonne Frachtgut 225,4 km. Die Anzahl der Tonnenkilometer beläuft sich auf 61 224 101, wovon für Eilgut 876 256, für Frachtgut 60 347 754 tkm entfallen.

Unter den expedirten Waaren nimmt den Löwenantheil der Getreidetransport mit 139 068 t. Das Hauptcontingent mit 100 649 t liefert Ostrumelien, welches im Begriff ist, sich zu einer Europäischen Kornkammer emporzuschwingen. 99 230 t wurden über Dedeagatsch nach Frankreich und England verschifft, 28 320 t gelangten nach Constantinopel. Ebenfalls dorthin wurden 1½ Millionen Melonen transportirt, welche 3 355 t ausmachten. Die nächsthöchsten Ziffern erreichen folgende Artikel: Bauholz 17 080 t, Holzkohle 12 460 t, Salz, zumeist Meersalz, nach dem Innern 9 025 t, Mehl 4 880 t, Brennholz 4 600 t und Wein 4 520 t. Keiner der übrigen Artikel ist mit mehr als 1 800 t beziffert. Die werthvollste Ladung, ca. 1 600 000 Frcs. im Werth, repräsentiren die 5,219 t Brutto Rosenöl-Essenz.

Die Einnahmen für den Eilguttransport beliefen sich auf 1 120 025 Piaster, für den Frachtentransport auf 24 237 189 Piaster, zusammen 25 357 214 Piaster. Dies ergiebt pro Tonne Eilgut 292,57 Piaster, pro Tonne Frachtgut 102,57 Piaster und pro Tonne und Kilometer für Eilgut 1,28 Piaster, für Frachtgut 0,40 Piaster. Der Viehtransport brachte 709 409,75 Piaster ein. Derselbe erstreckte sich auf 126 Pferde, 438 Hornvieh und 114 504 Stück Kleinvieh, in Summa auf 115 068 Stück und erbrachte im Durchschnitt pro Stück 6,17 Piaster, pro Kilometer 0,026 Piaster und pro Tonne 0,488 Piaster, indem die gesammten Viehtransporte ein Gewicht von 6 194 t repräsentiren. Die Zahl der Tonnenkilometer beziffert sich auf 1 473 644. Die Gesammtsumme der Einnahmen pro Betriebsjahr 1881 beträgt 33 220 802 Piaster = 7 640 784 Frcs.

Die Kleinasiatische Bahn nach Ismidt hatte für das Jahr 1880 eine Bruttoeinnahme von 828 000 Frcs. und hat für 1881 eine solche von 874 000 Frcs. zu verzeichnen. Sie besorgt den Export der Ziegenwolle von Angora und anderer Rohstoffe, sowie des Meerschaums von Eski-Chehir. Die Direction strebt danach, ihren Sitz nach Scutari zu verlegen und die Linie weiter nach dem Innern zu auszubauen. Um der Concurrenz der Dampfschiff-Gesellschaft „Mahsusse" erfolgreich zu begegnen, wird die Direction daran geben, von ihrem Recht Gebrauch zu machen und die Scelle von Haidar-Pascha zum Verladen von Waaren einzurichten und ebenso den Traject von der Brücke von Galata und aus dem Hafen von Constantinopel selbst zu übernehmen.

Strafrecht.

v. O. **Eine auf einen der Bahn zur Beförderung übergebenen Gegenstand zum Zwecke des Verschlusses desselben aufgeklebte Gepäckmarke ist ein „Befestigungs- oder Verwahrungsmittel" im Sinne des § 243 Abs. 4 des R.-Str.-G.-B.'s.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Der Instanzrichter hat festgestellt, dass der Angeklagte als Packmeister während der Fahrt von Oldenburg nach Sande ein Portemonnaie, eine zu Gegenständen der Beförderung gehörige fremde bewegliche Sache, einem Anderen in der Absicht rechtswidriger Zueignung weggenommen hat, und zwar mittelst Ablösung eines Verwahrungsmittels, indem er die Gepäckmarke, welche der Eigenthümer auf die Thür des Tragkastens, in welchem sich das Portemonnaie befand, um einen Verschluss des Kastens herzustellen, und die darin befindlichen Waaren zu schützen, aufgeklebt hatte, nach Anfeuchtung der Marke abnahm und nach Ausführung des Diebstahls am nämlichen Platze wieder aufklebte. Die Unterstellung dieser That unter die Vorschriften des § 243 No. 4 des R.-Str.-G.-B.'s wird von der Revision angegriffen, weil eine Gepäckmarke kein Befestigungs- oder Verwahrungsmittel sei, sondern lediglich zum Zwecke der genaueren Bezeichnung der Gepäckstücke nach dem Abgangs- und Bestimmungsort von dem Beamten aufgeklebt werde; dass vorliegend das Aufkleben durch den Eigenthümer eine Unregelmässigkeit enthalte und darnach jedenfalls die von ihm verfolgte Absicht, damit seine Waare zu schützen, dem Angeklagten nicht erkennbar und derselbe bei der That sich nicht bewusst gewesen, dass er ein Befestigungs- oder Bewahrungsmittel ablöse; endlich, dass auch die für § 243 No. 4 des R.-Str.-G.-B.'s erforderliche Anwendung von Gewalt hier gänzlich fehle — diese Ausführungen konnten jedoch nicht für zutreffend erachtet werden. Die Auslegung, welche der Instanzrichter dem Begriffsmerkmale des Ablösens von Verwahrungsmitteln gegeben hat, entspricht durchaus derjenigen Auffassung, von welcher das Reichsgericht bei Beurtheilung eines ähnlichen Falles ausgegangen ist. (Entsch. Bd. VII. S. 177.) Hiernach lässt die Fassung des Gesetzes, namentlich das gleichwerthige Nebeneinanderstellen des, auf Verletzung der Integrität durch Anwendung von Gewalt hinweisenden Abschneidens der Befestigungs- oder Verwahrungsmittel mit dem Ablösen derselben erkennen, dass auch eine solche Aufhebung der Verbindung zwischen Transportgegenstand und Befestigungs- oder Verwahrungsmittel, oder zwischen dem Ersteren und dem Transportmittel, welche ohne Verletzung der Substanz eines dieser Gegenstände und ohne Anwendung eigentlicher Gewalt erfolgt, den Vorschriften im § 243 No. 4 des R.-Str.-G.-B.'s zu unterstellen ist und in der Entstehungsgeschichte des Gesetzes findet diese Auffassung, insbesondere die Absicht des Gesetzgebers, überhaupt jede Aufhebung der Verbindung, in welche der Transportgegenstand zu seinem Schutze mit dem Transportmittel oder mit einem Befestigungs- oder Verwahrungsmittel gebracht war, unter die härteren Strafen des schweren Diebstahls zu bringen, ihre weitere Bestätigung oder Begründung. Es kann also nicht für rechtsirrig angesehen werden, wenn der Instanzrichter, objectiv, in dem von dem Eigenthümer zur Herstellung eines Verschlusses oder zur Sicherung der Waare bewirkten Aufkleben einer Gepäckmarke auf die Thüre des Kastens die Anbringung eines Verwahrungsmittels und in dem durch Anfeuchten bewirkten Abnehmen derselben ein Ablösen im Sinne des Gesetzes erkannt hat; denn dass das gewählte Mittel den Zweck der Sicherung erfüllen sollte, ist ausdrücklich festgestellt, und dass es ihn erfüllt hat, ergiebt sich aus der weiteren Beweisaufnahme, dass die Ausführung des Diebstahls nur durch eine völlige, wenn auch blos vorübergehende Aufhebung der gewählten Verbindung ermöglicht wurde. Auch die auf die subjective Verschuldung bezügliche Einwendung der Revision ist unbegründet. Allerdings wird für den Begriff der Verwahrungsmittel, schon nach der sprachlichen Bedeutung des Wortes, erfordert, dass die hierher gehörenden Gegenstände zum Schutze der Transportstücke gedient haben; dass aber ausser dem wirklichen Schutze auch noch die Absicht des Eigenthümers oder Transportführers, durch die getroffene Veranstaltung die Sache vor Eingriffen zu schützen, dem Thäter erkennbar gewesen und von ihm auch erkannt sein müsse, kann nicht anerkannt werden; vorausgesetzt wird nur, dass diejenige äussere Erscheinung, aus welcher die Eigenschaft als Verwahrungsmittel abgeleitet wird, der thatsächlich vorhandene Schutz dem Thäter erkennbar gewesen; Letzteres liegt aber hier vor, da der Angeklagte gerade nur erst durch Beseitigung des Verwahrungsmittels sich den Zugang zu dem Diebstahlsobjecte verschaffte, also sich bei seiner That auch bewusst gewesen ist, dass er an einer durch eine besondere Veranstaltung geschützten Sache sich vergreife; diesen objectiv vorhandenen Schutz der fremden Sache musste er respectiren, gleichviel, ob die bezügliche Veranstaltung von dem Eigenthümer oder von anderen Personen getroffen war und mit dem dazu verwandten Mittel regelmässig auch noch andere Zwecke verfolgt zu werden pflegen." (Erk. d. III. Strafsen. des Reichsgerichts vom 21. Juni 1882 wider Meyrahl; Braun u. Blum, Annal. Bd. VI. S. 33 ff.)

Miscellen.

r. **Lange Eisenbahnbrücken.** Die Zahl der sehr langen Bahnbrücken ist durch die am 15. August cr. in Betrieb genommene Brücke der Pensacola und Atlantic Bahn bei Escambia in Florida um eine vermehrt. Diese Brücke ist 8,45 km lang.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. ab sind für Kartoffeln-Transporte im Verkehr zwischen Rabstadt, Grombach, Rappenau und Steinsfurt, Stationen der Badischen Staatsbahn, einer- und Aachen, Eupen, Herbesthal und Köln, Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrheinisch) [Tarifheft 2], sowie Aachen, Station der Aachen-Jülicher Eisenbahn [Tarifheft 5] andererseits im Rheinisch-Westfälisch-Badischen Güterverkehr directe Frachtsätze zur Einführung gekommen, worüber das Nähere bei den betheiligten Güterexpeditionen und in den Geschäftslocalen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren ist. Köln, den 7. Octbr. 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1897)

Niederländische Rhein-Eisenbahn. Mit 15. October tritt der 4. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im internationalen Localverkehre vom 1. December 1878 in Kraft, enthaltend ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III. (1898)

Güterverkehr mit der Prinz-Heinrich-bahn. Auf Seite 44 des Tarifheftes 2 beträgt der Schnittsatz für Stückgut bei Colmar Hütte nicht 4,40 ℳ, sondern 8,40 ℳ. Der letztgedachte Satz kommt vom 20. November d. J. ab zur Anwendung. Köln, den 7. October 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1899)

Der in den Staatsbahntarifen Elberfeld-Magdeburg bezw. Elberfeld-Berlin bezw. Elberfeld-Bromberg vom 1. Mai d. J. enthaltene Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, auch verzinkt, nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen tritt nicht, wie an betreffender Stelle angegeben, mit Schluss dieses Jahres ausser Kraft, sondern bleibt bis Ende 1884 in Gültigkeit. Königliche Eisenbahn-Direction. (1900)

Für Frachtgüter in Wagenladungen von und nach der Ladestelle Alt-Ranft an der Berlin-Stettiner Bahn kommen vom 10. d. M. ab in allen directen Verkehren die für die benachbarten Stationen Freienwalde a/O. bezw. Wriezen bestehenden directen Tarifsätze unter Zuschlag besonderer, nach der wirklichen Entfernung der fraglichen Ladestelle von den genannten Stationen bemessener Streckenfrachten, über deren Höhe die betreffenden Güterexpeditionen Auskunft ertheilen, zur Anwendung.

Dieselbe Berechnung findet auch im diesseitigen Localverkehr bei den für Freienwalde und Wriezen bestehenden Ausnahmefrachtsätzen statt, sofern sich hierbei eine billigere Fracht für Sendungen von bezw. nach Alt-Ranft ergiebt als bei der normalen Berechnung nach Massgabe unserer Bekanntmachung vom 19. August d. J. und der Bestimmungen im Nachtrag IV unseres Localgütertarifs unter II. 2. bezw. III. 2. Berlin, den 5. October 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1901)

Am 1. November 1882 tritt der Nachtrag IX zum Gütertarif vom 15. Juli 1878 für den Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Eisenbahnverband in Gültigkeit.

Derselbe enthält Tarifsätze für die Stationen Hemer, Milspe-Thal und Voerde, ermässigte Tarifsätze für Station Lüdenscheid und einen Ausnahmetarif für Schwefelkies. Elberfeld, den 10. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1902)

Am 15. October d. J. kommen für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Posen O. S. E. und nach Stationen der Strecken Breslau-Posen, Gnesen-Thorn-Bromberg, Rokietnice-Stargard sowie nach Kobelnitz und Pudewitz der Oberschlesischen Eisenbahn neue Ausnahmetarife zur Einführung. Dieselben treten an Stelle derjenigen vom 1. Juni 1876 bezw. 1. August 1877 bezw. 15. Februar 1878 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen; soweit sich jedoch die Fracht nach den Sätzen und Bestimmungen der letzteren Tarife billiger stellt, bleiben diese noch bis ult. November cr. in Kraft.

Druckexemplare der neuen Tarife sind auf den in Frage kommenden Versand- und Empfangsstationen zu haben. Breslau, den 7. October 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Direction der Rechte-Oderufer Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Posen-Kreuzburger Eisenbahn-Gesellschaft. (1903)

Zu den Staatsbahntarifen für die Bezirke Elberfeld, Köln (rechts- und linksrh.)-Breslau gelangen vom 15. October cr. ab neue Instradirungs-Tableaus zur Einführung, durch welche eine theilweise Aenderung der bisherigen Vorschriften mit der Massgabe eintritt, dass die zur Zeit gültigen Routen bei ausdrücklicher Frachtbrief-Vorschrift noch bis 1. December cr. zu beachten sind. Breslau, den 9. October 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1904)

Mit Wirkung vom 15. October cr. gelangen im **Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbande** für den Verkehr zwischen Barby einerseits und den Berlin-Hamburger Stationen Hamburg und Lüneburg in einzelnen Tarifclassen anderweite ermässigte Taxen zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Dienststellen. Berlin, den 9. October 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, Namens der Verbandsverwaltungen. (1905)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Für den Transport von Braunkohlen in Ladungen von mindestens 10000 kg resp. bei Frachtzahlung hierfür werden berechnet:

nach Burxdorf

von Beutersitz . . 0,15 ℳ } pro 100 kg.
von Hennersdorf . 0,20 „ }

Berlin, den 8. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1906 J)

K. K. priv. Galizische Carl-Ludwigbahn. Mit dem 1. November 1882 gelangt Nachtrag I zum Local-Gütertarife (Neuausgabe vom 15. April 1881) zur Einführung. Derselbe enthält neue zum Theile wesentlich ermässigte Frachtsätze für den Transport von Getreide etc., mineralische Kohlen und Brennholz.

Exemplare können beim commerziellen Bureau in Lemberg und im Oeconomate in Wien bezogen werden. Wien, den 10. October 1882. Die Generaldirection. (1907)

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandverkehr. Am 1. November d. J. kommt für die Artikel Wolle und Wollabfälle, Scheerhaare und Raufhaare, welche im obengenannten Verbandverkehre zur Beförderung zwischen Breslau O. S. E. und Dzieditz K. F. N. B. in Wagenladungen von 5000 kg auf einen Frachtbrief für sich allein oder in Verbindung mit Artikeln des Specialtarifs I des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandes als Frachtgut aufgeliefert werden, der directe Ausnahmefrachtsatz von 1,17 ℳ pro 100 Kilogramm zur Einführung. Breslau, den 10. October 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1908)

Am 1. November 1882 tritt der Nachtrag VII zum Gütertarif vom 15. Juni 1878 für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Eisenbahnverband in Gültigkeit.

Derselbe enthält Tarifsätze für die Stationen Hemer, Milspe-Thal und Voerde des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld, ermässigte Tarifsätze für Lüdenscheid und Ausnahmesätze für Schwefelkies. Elberfeld, 11. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1909)

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 15. October d. Js. tritt der 7. Nachtrag zum Gustavsburger Tarif No. 2 vom 1. Mai 1881 in Kraft.

Ausser Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs und seiner Nachträge enthält der Nachtrag theilweise neue Frachten für Stationen der Aussig-Teplitzer, Prag-Duxer, Turnau-Kralup-Prager und Kaiser Franz-Josefbahn sowie der Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb und kann von unserem Tarifbureau zu 10 ₰ pro Stück bezogen werden. Mainz, den 10. October 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes. Die Specialdirection. (1910)

Ungar.-Rheinländisch-Westfälischer Verkehr. Zu dem Ausnahmetarif für den Transport von Rinden, Lohe-Absud und von Stroh im Verkehre zwischen Ungarischen und Rheinländisch-Westfälischen Stationen ist ein Nachtrag I erschienen, welcher neue und abgeänderte Frachtsätze enthält. Dieser ab 20. October l. J. giltige Nachtrag ist bei sämmtlichen Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der Verk.-Dir. der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, als geschäftsführende Verwaltung zu beziehen. (1911)

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Vom 11. d. Mts. wird unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs mit sechswöchentlicher Kündigungsfrist die Fracht für Rüben- und Schnitzeltransporte, welche in leer zurückkehrenden fremden Kohlenwagen verladen sind, bei Transportstrecken

bis 50 km um . . . . 5 pCt.
von 51 bis 75 km um . 7,5 „
und von 76 km ab um 10 „

ermässigt.

Der Minimalsatz von 10 ℳ pro Wagen bleibt daneben bestehen. Direction. (1912)

2. Personenverkehr.

Königliche Eisenbahndirection Erfurt. Vom 15. October cr. ab wird der directe Personenverkehr nach Schwerte und westlich davon belegenen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn mit unserm Schnellzug 5 zu gleichen Fahrpreisen über Warburg-Soest vermittelt. Näheres in den betreffenden Expeditionen. Erfurt, den 7. October 1882. (397)

3. Verkehrs-Störungen.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Das Verkehrshinderniss, welches durch den Einsturz der Draubrücke eingetreten ist, wird wegen des abzuwartenden Ausbaues der im Bau befindlichen Eisenbrücke voraussichtlich bis Ende November l. J. andauern. Der Betriebsdirector. (762)

4. Stations-Benennung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direction der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen hat die Station Krivany am 1. d. Mts. die Bezeichnung: Krivany-Detva erhalten.

Berlin, den 11. October 1882.
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

5. Submissionen.

Königl. Eisenbahndirection Magdeburg. Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

I. 3 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven,
II. a) 10 Stück Personenwagen I/II. Classe,
b) 6 „ desgl. III. „
c) 3 „ Gepäckwagen,
III. a) 40 Stück Wagenachsen aus Flussstahl mit Speichenrädern und Reifen,
b) 80 Stück Tragfedern für Personenwagen,
c) 80 Stück Spiralfedern für Buffer,
d) 20 „ desgl. „ Zugapparate,

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen bei dem diesseitigen Büreauvorsteher, Eisenbahnsecretär Kratzert hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von ad I 2 ℳ, ad II 3 ℳ, ad III 2 ℳ auf desfallsige Anforderung bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven, resp. Wagen, resp. Achsen und Federn" zu dem auf Freitag, den 20. October 1882, Vormittags 10 Uhr anberaumten Submissionstermin an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzureichen, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird. (393)

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von 30 Stück

Personenwagen soll in 3 Loose getheilt und zwar:

Loos I: 10 Stück dreiachsige Personenwagen III. Classe mit Bremse,

Loos II: 12 Stück zweiachsige Personenwagen III. Classe mit Bremse und

Loos III: 8 Stück zweiachsige Intercommunicationswagen IV. Classe mit Bremse

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Freitag, den 27. October 1882, Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personenwagen"

portofrei und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 3 *M.* 50 *ℌ* von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 7. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (394)

Oberschlesische Eisenbahn. Die für das Jahr 1883 diesseits erforderlichen Werkstatts-Materialien sollen in zwei auf einander folgenden auf den 9. und 10. November d. J., Vormittags 10 Uhr festgesetzten Terminen verdungen werden, und zwar:

I. im Termine am 9. November: Schmiedeeisen, Stahl, Bleche, Draht, Zinn, Kupfer, Antimon, Blei, Eisen- und Kurzwaaren, Glaspapier, Schmirgel, Siederohre, Evolutenfedern, Bufferstosstangen, Lichtschirme zu Wagen- etc. Laternen, Petroleum-Lampenbrenner, Kohlenschaufeln, Schnecken- und Löffelbohrer, Stemmeisen etc., Schleifsteine, Feilenhefte, Schmelztiegel etc.

II. im Termine am 10. November: Gummi-, Seiler-, Leder-, Manufactur-, Leinen-, Posamentier- und Polsterwaaren, Oele, Farben, Chemikalien, Droguen, Holzkohlen, Mahagoni- und Nussbaumholz, Hammerstiele, Glas- und Borstwaaren, Pappen, Korkpfropfen, Stuhlrohr, Waschschwämme und Hornabfälle.

Die Offerten sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zur angegebenen Terminstunde versiegelt und portofrei an das unterzeichnete Bureau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen etc. liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche zum Preise pro Exemplar von 1 *M.* 50 *ℌ* für je einen oder 2 *M.* für beide Termine unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 10. October 1882. Materialien-Bureau der Königlichen Direction. (229)

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die auf dem Bahnhofe Pasewalk angesammelten, ausrangirten alten Oberbau- und Bau-Materialien als Schienen, Herzstücke, Kleineisenzeug etc. sollen im Wege des Meistgebots zum Verkauf gestellt werden.

Kauflustige wollen ihre versiegelten und mit der Aufschrift: Offerte zum Ankauf alter Materialien, versehenen Offerten frankirt bis zum Freitag, den 20. October cr., Vormittags 11 Uhr an uns einreichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Reflectanten erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Bureau hier von Vormittags 9 bis 1 Uhr, ferner in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers, im Bureau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offerten-Formular auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien mit 30 *ℌ* von unserem Bureau-Vorsteher Hintz hier, Lindenstrasse 19, 1 Tr. in Empfang genommen werden. Stettin, den 19. September 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Stettin-Stralsund. (371 J)

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von 4220 Stück Flussstahl-Radreifen für Locomotiven und Wagen. Offerten sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Submissions-Termine Mittwoch, den 25. October d. J., Vormittags 11 Uhr versiegelt und portofrei an das unterzeichnete Bureau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 1 *M.* pro Exemplar unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 9. October 1882. Materialienbureau der Königlichen Direction. (395)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Verkauf von Altmaterialien.

ca. 16 000 M.-Ctr. Eisenschienen,
„ 5 200 „ verschiedene Eisen- u. Stahlsorten,
„ 120 „ Kupfer, Messing, Rothmetall und Blei,
„ 20 „ Bruchglas,
„ 4 „ verschiedene Abfälle u.
„ 120 Stück Oel- und Nafta-Fässer

werden im Offertwege veräussert.

Offerten sind mit der vorgeschriebenen Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für Altmaterialien" bei der Centralleitung in Wien, I. Elisabethstrasse 9, bei dem Comité dirigeant in Bucarest oder bei den Betriebsleitungen in Jassy und Lemberg bis 26. October 1882, 11 Uhr Vormittags einzubringen und ist an der Cassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Verkaufswerthes zu erlegen.

Verzeichnisse der zu veräussernden Materialien, sowie die Verkaufsbedingnisse erliegen in den Bureaus der Materialverwaltung in Wien, Bucarest, Lemberg und Jassy. Wien, den 7. October 1882. Der Verwaltungsrath. (396)

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von

1. 12 438 t Schienen von Flussstahl für Breitspurbahnen,
2. 523 t Schienen von Flussstahl für Schmalspurbahnen.

Offerten sind bis zu dem auf Mittwoch, den 8. November cr., Vormittags 11½ Uhr, anberaumten Termine frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das unterzeichnete Bureau einzureichen.

Submissionsformulare, Zeichnungen und Bedingungen liegen in dem genannten Bureau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 2 *M.* Copialiengebühren unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 5. October 1882. Materialienbureau der Königlichen Direction. (399)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung der für das Kalenderjahr 1883 erforderlichen Betriebsmaterialien, wie: Oele, Petroleum, Seifen, Seilerwaaren, Glascylinder, Telegraphenmaterialien, Dochte, Besen, Putzlappen, Putzwolle, Plomben, Handtücher, Bettwäsche, Chemikalien etc. soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung verdungen werden.

Termin hierzu steht am 2. November d. J., Vormittags 10 Uhr, im Geschäftszimmer des unterzeichneten Bureaus im hiesigen Central-Verwaltungsgebäude an.

Offerten sind frankirt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 1. November d. J. an das vorbezeichnete Bureau einzusenden, ebendaselbst liegen die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 1 *M.* unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 27. September 1882. Materialienbureau der Königlichen Direction. (400)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Altmaterialien-Verkauf. Die in unserer hiesigen Werkstatt lagernden Altmaterialien, worunter hauptsächlich alte Radreifen, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen-Bruch, Stahldrehspähne, Feder- und Schienen-Stahl u. A. m., sollen submissionsweise verkauft werden. Die Bedingungen der Submission und des Verkaufs, sowie die Nachweisung der Materialien sind von unserem Centralbureau, Breslau, Berlinerstrasse 76, zu beziehen. Schlusstermin für Annahme der Offerten und Eröffnung derselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten ebendaselbst den 25. October cr., Vormittags 11 Uhr. Direction. (398)

Pfälzische Eisenbahnen. Verkauf von Wagen betr. Es sollen 10 Stück ausrangirte 2achsige Personenwagen an den Meistbietenden gegen Baarzahlung verkauft werden.

Angebote sind portofrei und verschlossen mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Wagen" versehen bis zum 18. October l. J., Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Direction einzureichen.

Die Wagen, welche die Nummern 97, 98, 99, 201 bis 204, 208, 209, 212 tragen, sind in unserer Betriebswerkstätte Ludwigshafen zur Besichtigung aufgestellt. Dieselben sind sehr defect, weshalb es nöthig ist, dass hierauf Reflectirende sich von deren Zustand überzeugen. Ludwigshafen, im October 1882. Die Direction. v. Jaeger. (390)

6. Vacanzen.

Bei einer Eisenbahnverwaltung sind die Stellen eines in Personalien und Bauangelegenheiten bewanderten Secretärs mit zunächst 1 800 *M.* und eines im Calculatur- und Material-Controlfache ausgebildeten Beamten mit zunächst 1 200 *M.* Jahresgehalt zu besetzen. Bewerber wollen ihre Meldungen unter Beifügung eines vollständigen Lebenslaufes, aus dem insbesondere die erlangte Schulbildung, die bisherige Beschäftigung und die Ausbildung in dem bezüglichen Fache hervorgehen muss, unter Chiffre **A. X. 13.** an die **Redaction dieses Blattes** einreichen. [392

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Statistische Zusammenstellung der von 31 Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins gemachten Mittheilungen über

Achsbrüche,

welche im Laufe des Jahres 1881 bei deren Fahrzeugen vorgekommen sind.

Name der Bahn. Zahl der Achsbrüche.

Post No.	Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte, bei dem der Achsbruch erfolgte	Zahl der stattgehabten Achsbrüche bei				Zusammen
		Locomotiven	Tendern	Pers.-wagen	Last-wagen	
1	Bayerische Staatsbahn (gemeldet v. d. Berlin-Anhalt. E.)	—	—	1	—	1
2	Braunschweigische Eisenbahn	1	1	—	—	2
3	Bergisch-Märkische Eisenbahn	—	1	—	1	2
4	K. E.-D. Berlin (Niederschles.-Märkische E.) . . .	1	1	—	1	3
5	„ „ Bromberg	—	1	—	—	1
6	„ „ Hannover	1	1	—	1	3
7	„ „ Köln linksrheinisch (Rheinische Eisenb.) .	—	—	—	5	5
8	„ „ Köln rechtsrheinisch (Köln-Mindener E.) .	—	3	—	—	3
9	„ „ Magdeburg (Magdeb.-Halberstädter E.) . .	2	—	—	1	3
10	Rhein-Nahe-Eisenbahn . . .	—	2	—	—	2
11	Oberschlesische Eisenbahn .	1	—	—	2	3
12	Sächsische Staatseisenbahn .	—	1	—	—	1
13	Thüringische Eisenbahn . .	—	1	—	—	1
14	Alföld-Fiumaner Eisenbahn .	—	—	—	2	2
15	Aussig-Teplitzer Eisenbahn .	—	1	—	—	1
16	Böhmische Nordbahn	1	1	—	—	2
17	Böhmische Westbahn	1	—	—	2	3
18	Buschtěhrader Eisenbahn . .	—	—	—	2	2
19	Galizische Karl-Ludwigbahn	—	—	—	3	3
20	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2	—	—	1	3
21	Kaiserin Elisabethbahn . . .	—	1	—	12	13
22	Lemberg-Czernowitz-Jassy-E. .	—	2	—	1	3
23	Mohacs-Fünfkirchener Eisenb.	—	—	—	1	1
24	Oesterr. Staatseisenbahnges. .	2	2	—	7	11
25	Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	—	—	—	1	1
26	I. Siebenbürger Eisenbahn .	—	2	—	—	2
27	Südbahngesellschaft	3	1	—	1	5
28	Süd-Norddeutsche Verb.-Bahn	—	—	1	1	2
29	Vorarlberger Eisenbahn . . .	—	—	—	1	1
30	Grand Central Belge	—	—	—	8	8
31	Rumänische Eisenbahn . . .	—	—	—	3	3
	Zusammen	15	22	2	57	96

Gegen das Vorjahr, in welchem die Zahl der Achsbrüche
bei den Locomotiven 10
„ „ Tendern 21
„ „ Personenwagen . . . 1
„ „ Lastwagen 38
zusammen 70

betrug, ergab sich
bei den Locomotiven eine Vermehrung von 5 = 50 pCt.
„ „ Tendern „ „ „ 1 = 100 „
„ „ Personenwagen „ „ „ 1 = 100 „
„ „ Lastwagen „ „ „ 19 = 50 „
und zusammen eine Vermehrung von 26 = 37,1 pCt.

Diese Vermehrung hat ihre Erklärung in dem Umstande, als mehrere Bahnen, welche in früheren Jahren keine Aufschreibungen eingesendet, diesesmal solche eingegeben haben, so die Kaiserin Elisabeth-Westbahn (13), die Grand Central Belge (8) u. s. w.

Von den Bahnen mit regelmässigen Eingaben hat bei keiner eine wesentliche Zunahme stattgefunden, hingegen ist bei 2, der K. K. p. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der K. K. p. Oesterr. Südbahn-Gesellschaft, abermals eine nennenswerthe Abnahme eingetreten. Erstere hatte 11, letztere 5 gegen 14 resp. 9 Achsbrüche im Vorjahre.

Nachstehend ist die Zahl der Achsbrüche der Zahl der Fahrzeuge gegenübergestellt, welche Anfangs des Jahres 1881 auf den Bahnen, von denen Aufzeichnungen eingegangen, vorhanden waren, und sind hierbei auch die Brüche in den früheren Jahren angegeben.

Jahr	Stattgehabte Achsbrüche bei den			Zusammen	Zahl der vorhanden gewesenen			Fahrzeuge überhaupt	Es entfällt somit 1 Achsbruch auf Stück			Und kommen auf 1 Achsbruch überh. Fahrz.
	Locomotiven	Tendern	Wagen		Locomotiven	Tender	Wagen		Locomotive	Tender	Wagen	
1881	15	22	59	96	8702	7458	221338	237498	580	339	3751	2474
1880	10	21	39	70	7615	6430	185960	200005	761	306	4768	2857
1879	13	30	55	98	8026	6826	197715	212567	617	227	3594	2169
1878	9	17	76	102	5902	5113	142486	153501	655	300	1874	1505
1877	16	22	58	96	7752	6731	195611	210094	484	306	3373	2189
1876	12	25	65	102	7087	6054	177122	190263	590	242	2725	1865
1875	16	20	79	115	7463	6509	188059	202031	466	325	2380	1756
1874	17	34	111	162	7047	6277	176270	189594	415	185	1588	1170
1873	11	33	101	145	5519	4836	140609	150964	501	147	1392	1041
1872	21	50	114	185	6013	4505	119386	128904	239	90	1048	696
1871	10	46	130	186	3965	3557	102386	110192	396	77	789	592
1870	11	30	91	132	3995	3699	94655	102349	363	123	1040	776

Aus dieser Zusammenstellung berechnet sich die Zu- und Abnahme der Brüche im Jahre 1881 gegenüber den Vorjahren wie folgt:

	bei Locomotiven um pCt.	bei Tendern um pCt.	bei Wagen um pCt.	bei Fahrzeugen überhaupt um pCt.
Gegenüber 1880	+ 31	— 10	+ 27	+ 15
„ 1879	+ 6	— 33	— 4	— 12
„ 1878	+ 13	— 11	— 50	— 39
„ 1877	— 17	— 10	— 10	— 12
„ 1876	+ 2	— 29	— 27	— 25
„ 1875	— 20	— 4	— 37	— 19
„ 1874	— 28	— 45	— 58	— 53
„ 1873	— 14	— 57	— 63	— 58
„ 1872	— 42	— 73	— 72	— 72
„ 1871	— 32	— 77	— 79	— 76
„ 1870	— 37	— 64	— 72	— 69

Im grossen Ganzen geht hieraus hervor, dass in dieser 12jährigen Periode eine höchst beachtenswerthe Abnahme der Brüche stattfand, womit die Sicherheit des Betriebes eine wesentliche Erhöhung erfuhr.

In wie weit nun zu diesem Resultate die Achsbruchaufschreibungen, die Zusammenstellungen und die hieraus abgeleiteten, sowie die sonst zur Anwendung gekommenen Mittel und Wege zur Hintanhaltung der Brüche mit beigetragen haben, lässt sich hier nicht feststellen; nachdem jedoch die Resultate günstig sind, so müssen im Allgemeinen auch die Mittel und Wege als die richtigen angesehen und daher deren Beibehaltung empfohlen werden.

Aus diesem Grunde soll denn auch am Ende dieser Arbeit eine Recapitulation aller im Verlaufe der letzten 12 Jahre gelegentlich der Zusammenstellungen gebrachten diesbezüglichen Bemerkungen erfolgen.

Datum, an welchem der Bruch geschehen ist oder bemerkt wurde.

Die stattgehabten Achsbrüche vertheilen sich bezüglich der Monate, in welchen der Bruch geschehen ist oder bemerkt wurde, wie folgt:

Im Monate	Locomotiven	Tender	Personen-Wagen	Last-Wagen	Zusammen	Anmerkung
Jänner	1	5	1	4*	11	* 1 wegen Heissgehen
Februar	—	2	—	8*	10	* 2 „ „
März	3	1	—	3	7	
April	—	—	—	2	2	
Mai	1	2	—	4	7	
Juni	2	—	—	4*	6	* 1 „ „
Juli	2	2	1	5*	10	* 1 „ „
August	2	—	—	6	8	
September	—	1	—	3	4	
October	1	2	—	5*	8	* 1 „ „
November	1	3	—	5	9	
December	2	4	—	8*	14	* 1 „ „
Summa der stattgehabten Brüche	15	22	2	57	96	

Nach dieser Tabelle sind in den kalten Monaten Jänner Februar, März, October, November und December
bei den Locomotiven . . . . 8 Achsen
„ „ Tendern . . . . . 17 „
„ „ Wagen . . . . . . 34 „
zusammen 59 Achsen,

hingegen in den warmen Monaten April, Mai, Juni, Juli, August und September
bei den Locomotiven . . . . 7 Achsen
„ „ Tendern . . . . . 5 „
„ „ Wagen . . . . . . 25 „
zusammen 37 Achsen gebrochen.

Es fallen also in die kalten Monate um 22 = 37,3 pCt. mehr als in die warmen.

Speciell die gebrochenen Stahlachsen vertheilen sich auf die kalten und warmen Monate wie folgt:

	in den kalten Monaten	in den warmen Monaten
bei den Locomotiven	3	3
„ „ Tendern	6	1
„ „ Wagen	16	5
zusammen	34 Achsen	

und sind daher hiernach fast alle in den kalten Monaten gebrochen, also wieder bestätigt, dass Stahl bei niederer Temperatur mehr zum Bruche neigt, als Eisen.

Datum, an welchem die Achse in Benützung genommen wurde. Zurückgelegte Kilometerzahl.

Aus der Zusammenstellung der in diesen und in den vorhergehenden Rubriken enthaltenen Angaben ergibt sich die Benützungsdauer, sowie die durchschnittlich zurückgelegte Kilometerzahl der gebrochenen Achsen:

Name der Bahn	Locomotiven: Zahl der Achsbrüche	Locomotiven: Mittlere Laufdauer J. M. T.	Locomotiven: Durchschnittl. zurückgelegte Kilometerzahl	Locomotiven: Kilometer seit der letzten Revision	Tender: Zahl der Achsbrüche	Tender: Mittlere Laufdauer J. M. T.	Tender: Durchschnittl. zurückgelegte Kilometerzahl	Tender: Kilometer seit der letzten Revision	Wagen: Zahl der Achsbrüche	Wagen: Mittlere Laufdauer J. M. T.	Wagen: Durchschnittl. zurückgelegte Kilometerzahl	Wagen: Kilometer seit der letzten Revision	Anmerkung.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Bayerische Staats-Eisenb.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	17-10- 0	181 221	30 871	
Braunschweigische Eisenb.	1	7- 4-24	357 330	40 110	1	23- 7-19	370 132	7 908	—	—	—	—	R. 2. Kurbel-Triebachse.
Bergisch-Märk. Eisenbahn	—	—	—	—	1	11- 2-11	320 000	30 000	1	19- 5-29	?	?	
K. E.-D. Berlin	1	7- 0- 0	197 914	2 292	1	19- 7-28	548 935	32 113	1	0- 0-17	—	—	R. 2. Laufachse.
„ „ Bromberg	—	—	—	—	1	21-10- 4	369 343	8 527	—	—	—	—	
„ „ Hannover	1	10- 8-13	238 408	2 906	1	7-10-23	341 806	18 478	1	18- 3- 0	?	?	R. 2. Triebachse.
„ „ Köln linksrhein.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	15- 2-21	?	?	
„ „ Köln rechtsrhein.	—	—	—	—	3	17-10-12	345 544	53 983	—	—	—	—	
„ „ Magdeburg	2	7- 8-18	153 501	22 782	—	—	—	—	1	23- 0- 0	?	?	R. 2. Triebachse. R. 3 u. 4. von 1 fehlen die Angaben.
Rhein-Nahe-Eisenbahn	—	—	—	—	2	14- 0- 0	480 819	48 842	—	—	—	—	
Oberschlesische Eisenbahn	1	9- 2-24	252 661	4 604	—	—	—	—	2	9- 3- 5	?	?	R. 2. Triebachse.
Sächsische Staatseisenb.	—	—	—	—	1	15- 4- 0	402 000	?	—	—	—	—	
Thüringische Eisenbahn	—	—	—	—	1	26- 0- 0	733 863	33 678	—	—	—	—	
Alföld-Fiumaner Eisenb.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	11- 5-27	?	?	
Aussig-Teplitzer Eisenb.	—	—	—	—	1	23- 0- 0	?	7 050	—	—	—	—	
Böhmische Nordbahn	1	13- 0- 0	?	1 159	1	13- 0- 0	?	8 253	—	—	—	—	R. 2. Kuppelachse.
Böhmische Westbahn	1	11- 0- 0	?	507	—	—	—	—	2	13- 7-10	?	6 201	R. 2. Laufachse.
Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	2	8- 1- 4	?	?	
Galiz. Karl-Ludwigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	3	10- 7-13	?	?	
Kaiser Ferdinands-Nordb.	2	15- 5- 9	402 021	13 337	—	—	—	—	1	8- 2-16	111 250	12 500	R. 2. Triebachse.
Kaiserin Elisabethwestbhn	—	—	—	—	1	13- 0- 0	?	?	12	11-11- 0	?	?	
Lemberg-Czernow.-JassyE.	—	—	—	—	2	11- 5-29	316 189	130265	1	8- 5- 7	81 630	16 575	
Mohacs-Fünfkirchener E.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10- 2- 5	148 192	39 710	
Oesterr. Staatseisenb.-Ges.	2	10- 6- 0	?	30 654	2	21- 0- 0	?	10 135	7	25-10- 0	?	?	R. 2. Triebachse.
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5- 7- 0	60 830	2 720	
I. Siebenbürger Eisenbahn	—	—	—	—	2	10- 9- 0	?	28 580	—	—	—	—	
Südbahngesellschaft	3	19-4- 0	436 567	1 432	1	20- 0- 0	?	?	1	?	?	?	R. 2. Triebachse. R. 3 u. 4. von 2 fehlen die Angaben.
Süd-Norddeutsche Verb.-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	17- 4- 2	?	?	
Vorarlberger Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5- 8- 3	134 295	8 206	
Grand Central Belge	—	—	—	—	—	—	—	—	8	9- 1-21	?	?	R. 11. von 1 fehlen die Angaben.
Rumänische Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5- 9-22	?	?	R. 11. von 1 fehlen die Angaben.

Es berechnet sich die mittlere Laufdauer der im Jahre 1881 gebrochenen Achsen

	Jahre	Monate	Tage
bei den Locomotiven	12	6	24
„ „ Tendern	16	5	24
„ „ Personenwagen	20	11	0
„ „ Lastwagen	13	0	0
„ „ Wagen überhaupt	13	3	13

Diese Ziffern waren in den Vorjahren:

	1880	1879	1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870
bei den:	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.
Locomotiven	14 5 25	13 8 23	10 7 11	10 3 6	11 0 23	7 9 24	8 8 27	11 11 7	10 2 19	9 10 16	11 4 13
Tendern	14 10 23	16 11 15	18 6 0	15 0 24	15 5 9	14 1 15	14 5 4	11 9 12	11 1 8	13 6 27	13 4 20
Wagen	16 10 14	16 0 7	15 1 15	14 7 0	13 6 19	11 5 29	11 1 18	11 1 21	11 7 23	10 7 18	11 11 13

Ferner ergiebt sich aus der vorigen Tabelle die durchschnittlich bis zum Bruch zurückgelegte Kilometerzahl

bei den Locomotiven	305 053 km
„ „ Tendern	408 337 „
„ „ Wagen	119 569 „
„ „ Fahrzeugen überhaupt	316 949 „

Seit der letzten Revision haben zurückgelegt:

eine Locomotivachse	14 343 km
„ Tenderachse	39 142 „
„ Wagenachse	17 180 „
„ Achse überhaupt	26 934 „

Nachstehend sind diese Ziffern aus den früheren Jahren angegeben.

Kilometer im Ganzen

	1880	1879	1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870
Locomotiven	336 993	353 305	240 278	293 175	262 195	175 891	253 203	268 629	209 029	202 061	259 754
Tendern	281 772	246 862	354 919	339 358	267 860	255 355	236 672	227 244	244 773	299 032	238 914
Wagen	291 252	258 116	169 951	159 529	220 085	131 602	130 711	120 238	161 322	163 974	182 365

Kilometer seit der letzten Revision

	1880	1879	1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870
Locomotiven	29 531	28 915	24 941	22 622	25 751	21 596	22 651	17 958	21 140	17 091	16 011
Tendern	20 739	17 611	14 396	19 326	20 653	11 767	13 862	14 492	16 045	15 470	13 623
Wagen	10 226	11 734	8 298	3 144	9 135	10 269	12 300	10 631	10 495	11 272	11 051

Name des Erzeugers, Lieferanten oder Gewerkes der Achsen.

Nachstehend sind die gebrochenen Achsen mit Rücksicht auf den Erzeuger, Lieferanten oder Gewerkes mit Angabe der durchschnittlich zurückgelegten Kilometerzahl zusammengestellt:

Name des Erzeugers, Lieferanten oder Gewerkes	Zahl der gebrochenen Achsen	Zahl der gebrochenen Achsen, von denen Angaben gemacht wurden	Material der Achsen				Ursache des Bruches und Bemerkung.
			Schmiedeeisen	Puddelstahl	Bessemerstahl	Gussstahl	
1	2	3	4	5	6	7	8
Locomotiven.							
G. Sigl in Wien	2	1	?	—	—	197 914	Laufachse, R. 4 Laufdauer 13 Jahre, R. 7 die Construction.
Bochumer Verein in Bochum	1	1	—	—	—	238 408	gerade Triebachse, das Material.
Krupp in Essen	2	2	—	—	—	150 152	R. 2 eine Kurbelachse und eine Triebachse.
Taylor Brothers & Comp., Leeds	1	1	153 501	—	—	—	Kurbelachse.
A. Borsig in Berlin	1	—	?	—	—	—	ohne Angabe.
Maffei in München	1	—	?	—	—	—	Laufdauer 11 Jahre.
Eisenwerk Prevali	2	2	402 021	—	—	—	Triebachse, Abnützung.
Camell & Comp., Sheffield	2	—	—	—	—	?	R. 7 mittlere Laufdauer 10 J. 5 M., das Material.
Eisenwerk Neuberg, Steiermark	2	1	436 567	—	—	—	R. 4 mittlere Laufdauer 19 Jahre, Abnützung.
Hüttenwerk in Wasseralfingen	1	—	?	—	—	—	R. 4 mittlere Laufdauer 20 Jahre, Abnützung.
Tender.							
Pönsgen, Giesbert & Comp., Düsseldorf	1	1	—	—	—	320 000	wahrscheinlich das Material.
A. Borsig in Berlin	7	7	497 435	—	548 935	315 970	Abnützung.
Bochumer Verein in Bochum	1	1	—	—	—	341 806	wahrscheinlich das Material.
Eisenwerk Neuberg, Steiermark	1	1	—	—	298 330	—	unbekannt.
Krupp in Essen	1	1	—	—	—	402 000	wahrscheinlich die Construction.
F. F. O. P.	1	—	?	—	—	—	R. 4 Laufdauer 13 Jahre.
Eisenwerk Prevali	2	—	?	—	—	—	R. 4 mittlere Laufdauer 22 J. 6 M., Abnützung.
Canada Works, Birkenhead	1	1	250 460	—	—	—	wahrscheinlich das Material.
Eisenwerk Reschitza	1	—	—	—	?	—	R. 6 Laufdauer 10 Jahre, wahrscheinlich das Material.
Maffei in München	2	—	?	—	—	—	R. 4 mittlere Laufdauer 11 Jahre, das Material.
Doub'sche Locom.-Fabrik in Glasgow	1	1	381 919	—	—	—	das Material.
Hüttenwerk Wasseralfingen	1	—	?	—	—	—	R. 4 Laufdauer 20 Jahre, Abnützung.
Unbekannte Firma	2	1	370 132	—	—	—	R. 4 mittlere Laufdauer 23 Jahre.
Personenwagen.							
Klett in Nürnberg	1	1	181 221	—	—	—	Abnützung.
Unbekannte Firma	1	—	—	—	—	?	R. 7 Laufdauer 24 Jahre, Abnützung.

1	2	3	4	5	6	7	8
			Lastwagen.				
Englerth, Cünzer & Fuhse in Eschweiler	2	—	?	—	—	—	R. 4 mittlere Laufdauer 16 Jahre 7 Monate.
Bochumer Verein in Bochum	3	—	—	—	?	?	R. 6 Laufdauer 17 Tage, das Material, R. 7 mittl. Laufdauer 14 J., die Construction u. Abnützung.
Krupp in Essen	2	—	—	—	—	?	R. 7 mittlere Laufdauer 11 J., die Construction und Fabrikation.
Ruetz & Comp. in Rothe Erde b. Dortm.	1	—	?	—	—	—	R. 4 Laufdauer 17 J. 9 M., Heissgehen.
Lehrkind, Falkenroth & Comp.	1	—	—	?	—	—	R. 5 Laufdauer 22 J., Abnützung.
Phönix in Eschweiler	1	—	—	?	—	—	R. 5 Laufdauer 9 J. 7 M. 16 T., Heissgehen.
Kirkstall Iron Works in Leeds	1	—	?	—	—	—	R. 4 Laufdauer 23 Jahre, Abnützung.
Eisenwerk Prevali	11	—	?	—	—	—	R. 4 Laufdauer 22 Jahre, Abnützung.
Ganz & Comp., Budapest	5	1	148 192	—	—	—	R. 4 mittlere Laufdauer 7 Jahre, 1 ohne Angabe, diverse Ursachen.
Eisenwerk Stefanau	3	1	81 630	—	—	—	R. 4 mittlere Laufdauer 12 Jahre, das Material.
Eisenwerk Neuberg, Steiermark	3	1	—	—	111 250	—	R. 6 mittlere Laufdauer 5 Jahre, das Material und Construction.
Hösch in Düren	1	—	?	—	—	—	R. 4 Laufdauer 8 J. 5 M., Heissgehen.
Eisenwerk Reschitza	8	1	—	—	60 830	—	R. 6 mittlere Laufdauer 8 Jahre, das Material und Construction.
Eisenwerk Wolfsberg	1	—	?	—	—	—	R. 4 Laufdauer 22 Jahre, Abnützung.
Eisenwerk Witkowitz	3	—	?	—	?	—	R. 4 mittl. Laufd. 14 J., Abnützung, R. 6 mittl. Laufd. 10 J. 8 M., wahrscheinlich das Material.
Grazer Stahlwerks-Gesellschaft	1	1	—	—	134 295	—	das Material.
Eisenwerk Ternitz	1	—	—	—	?	—	R. 6 Laufdauer 11 Jahre, wahrscheinlich das Material.
Unbekannte Firma	9	—	?	—	—	—	R. 4 mittlere Laufdauer 9 Jahre 1 Monat 21 Tage, ohne Angabe.

Nach dieser Tabelle waren von den gebrochenen Achsen:

bei den	von Schmiede-eisen	Puddel-stahl	Guss-stahl	Bessemer-stahl
Locomotiven	9	—	6	—
Tendern	15	—	4	3
Personenwagen	1	—	1	—
Lastwagen	37	2	4	14
Zusammen	62	2	15	17

Es waren also von Eisen 62 = 64,6 pCt.,
„ Stahl 34 = 35,4 „

Ein Urtheil, ob nach Vorstehendem die Stahlachsen mehr zum Bruche neigen wie die Eisenachsen, liesse sich nur bilden, wenn die Zahl der vorhandenen Stahl- und Eisenachsen mit der Zahl der Brüche in Relation gebracht würde, was aber nicht möglich ist, weil bezügliche Angaben von den Bahnanstalten nicht abverlangt und daher auch nicht gegeben wurden.

Immerhin aber wird die Zahl der Brüche bei Achsen aus Stahl, nachdem deren Verwendung doch jüngeren Datums ist, als eine nennenswerthe angesehen werden müssen; doch ist andererseits hier zu beachten, dass die Fehler der Neuheit des Materials zuzuschreiben sind und somit nach und nach mit der Vervollkommnung der Fabrikation verschwinden werden. — Es gilt dies besonders von dem Bessemerstahl, denn es zeigten fast alle daraus hergestellten gebrochenen Achsen zu vermeidende Materialfehler.

Die Gattung der Achse und des Fahrzeuges, die Gattung des Zuges, sowie dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches sind aus der folgenden Tabelle zu ersehen.

Benennung der Züge		Locomotiven	Tender		Pers.- Wagen	Last- Wagen	Pers.- Wagen	Last- Wagen	Summa der Brüche	Anmerkung
		6rädrig	4rädrig	6rädrig	4rädrig		6- u. 8rädrig			
Eilzüge	bei voller Geschwindigkeit	3	—	3	1	—	—	—	7	
	„ gemäss. „	1	—	2	—	—	—	—	3	
	in der Ruhe bemerkt	—	—	—	—	—	—	—	—	
Personenzüge	bei voller Geschwindigkeit	—	—	1	1	—	—	1 (6 rädr.)	3	
	„ gemäss. „	2	—	2	—	—	—	—	4	
	in der Ruhe bemerkt	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gemischte Züge	bei voller Geschwindigkeit	3	—	—	—	3	—	—	6	
	„ gemäss. „	1	—	1	—	2	—	—	4	
	in der Ruhe bemerkt	—	—	—	—	2	—	—	2	
Lastzüge	bei voller Geschwindigkeit	—	1	3	—	25	—	2 (8 rädr.)	31	
	„ gemäss. „	5	—	3	—	9	—	—	17	
	in der Ruhe bemerkt	—	—	—	—	*7	—	—	7	* 4 nach der Fahrt in der Werkstätte entdeckt.
Materialzüge	bei voller Geschwindigkeit	—	—	—	—	1	—	1 (8 rädr.)	2	
	„ gemäss. „	—	—	1	—	—	—	—	1	
	in der Ruhe bemerkt	—	—	—	—	—	—	—	—	
Leere Fahrten	bei voller Geschwindigkeit	—	—	—	—	—	—	—	—	
	„ gemäss. „	—	—	1	—	—	—	—	1	
	in der Ruhe bemerkt	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rangirdienst	bei voller Geschwindigkeit	—	—	—	—	—	—	—	—	
	„ gemäss. „	—	—	4	—	3	—	1 (8 rädr.)	8	
	in der Ruhe bemerkt	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen	bei voller Geschwindigkeit	6	1	7	2	29	—	4	49	
	„ gemäss. „	9	—	14	—	14	—	1	38	
	in der Ruhe bemerkt	—	—	—	—	9	—	—	9	

Nach dieser Tabelle sind:
49 = 51,0 pCt. bei voller,
38 = 39,6 „ bei gemässigter Geschwindigkeit eingetreten, und
9 = 9,4 „ in der Ruhe bemerkt worden.

Nachstehend sind diese Daten den früheren Jahren gegenüber gestellt:

Geschwindigkeit	1880 pCt.	1879 pCt.	1878 pCt.	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.	1874 pCt.	1873 pCt.	1872 pCt.	1871 pCt.	1870 pCt.
volle	42 = 60,0	53 = 55,8	51 = 52,6	59 = 62,1	42 = 41,2	52 = 45,2	67 = 41,2	63 = 43,5	66 = 35,7	72 = 39	45 = 38
gemässigte	16 = 22,9	28 = 29,5	31 = 31,9	23 = 24,2	36 = 35,3	30 = 26,1	65 = 40,3	53 = 36,6	75 = 40,6	67 = 36	49 = 41
in der Ruhe bemerkt	12 = 17,1	14 = 14,7	15 = 15,5	13 = 13,7	24 = 23,5	33 = 28,7	30 = 18,5	20 = 19,3	44 = 23,7	47 = 25	26 = 20

Ort der Brüche.

Gattung des Fahrzeuges		Im Zapfen	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	In der Achsmitte selbst	Anmerkung
Locomotiven	Schmiedeeisen	3	—	4	1	*1	—	* im Kurbelschenkel
	Stahl	*1	—	—	1	**4	—	* unter der aufgesteckten Kurbelhülse; ** 1 im Kurbelschenkel, 2 in dem Kurbelhals
Tender	Schmiedeeisen	6	—	5	4	—	—	
	Stahl	2	—	3	2	—	—	
Personenwagen	Schmiedeeisen	1	—	—	—	—	—	
	Stahl	—	—	1	—	—	—	
Lastwagen	Schmiedeeisen	26	—	6	5	—	—	
	Stahl	10	1	6	2	1	—	
Zusammen	Schmiedeeisen	36	—	15	10	1	—	
	Stahl	13	1	10	5	5	—	

Es fanden also statt:
49 = 51,1 pCt. im Zapfen,
1 = 1,0 „ an der Aussenseite der Nabe,
25 = 26,0 „ „ „ Innenseite der Nabe,
15 = 15,6 „ in der Nabe selbst,
6 = 6,3 „ gegen die Achsmitte zu.

Beschaffenheit der Bruchfläche.

Gattung des Fahrzeuges		Ort der Bruchfläche: Im Zapfen	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	In der Achsmitte selbst	Mangelhafte Beschaffenheit des Materials	Mangelhafte Schweissung und Guss	Bemerkung
bei den Eisenachsen										
Locomotiven	frisch gebrochen	—	—	—	—	—	—	—	—	
	weniger als ⅓ alter Bruch	—	—	—	—	—	—	—	—	
	mehr „ „ „ „	3	—	4	1	1	—	—	—	
Tender	frisch gebrochen	—	—	*2	—	—	—	2	—	* unbekannt ob Anbruch
	weniger als ⅓ alter Bruch	—	—	1	—	—	—	1	—	
	mehr „ „ „ „	6	—	2	4	—	—	1	—	
Wagen	frisch gebrochen	12	—	—	*1	—	—	4	—	* von 5 unbekannt ob Anbruch
	weniger als ⅓ alter Bruch	5	—	—	—	—	—	1	—	
	mehr „ „ „ „	10	—	6	4	—	—	2	—	
Zusammen	frisch gebrochen	12	—	2	1	—	—	6	—	
	weniger als ⅓ alter Bruch	5	—	1	—	—	—	2	—	
	mehr „ „ „ „	19	—	12	9	1	—	3	—	
bei den Stahlachsen										
Locomotiven	frisch gebrochen	—	—	—	—	1	—	1	—	
	weniger als ⅓ alter Bruch	1	—	—	1	2	—	2	—	
	mehr „ „ „ „	—	—	—	—	1	—	1	—	
Tender	frisch gebrochen	1	—	—	1	—	—	1	—	
	weniger als ⅓ alter Bruch	—	—	2	1	—	—	1	—	
	mehr „ „ „ „	1	—	1	—	—	—	2	—	
Wagen	frisch gebrochen	3	—	—	—	—	—	2	1	
	weniger als ⅓ alter Bruch	3	—	7	—	—	—	6	—	
	mehr „ „ „ „	4	1	—	2	1	—	4	—	
Zusammen	frisch gebrochen	4	—	—	1	1	—	4	1	
	weniger als ⅓ alter Bruch	4	—	9	2	2	—	9	—	
	mehr „ „ „ „	5	1	1	2	2	—	7	—	

Nach dieser Tabelle hatten von den Achsen
21 = 21,9 pCt. frische Brüche,
23 = 23,9 „ geringe Anbrüche, und
52 = 54,2 „ bedeutende Anbrüche,
und speciell von den Stahlachsen hatten
6 = 17,6 pCt. frische Brüche,
17 = 50,0 „ geringe Anbrüche, und
11 = 32,4 „ bedeutende Anbrüche.

Während bei den Eisenachsen die Verhältnisse, wie nicht anders zu erwarten, gegen die früheren Jahre dieselben geblieben sind, hat bei den Stahlachsen insofern eine Verschiebung stattgefunden, als die Zahl der Brüche, denen gar kein Anbruch vorausging, eine Abnahme (nach Procenten) erfuhr, dagegen bleibt es noch feststehen, dass beim Stahl Anbrüche von bedeutendem Umfange in nur geringer Zahl constatirt werden.

Belastung des Achszapfens bei normaler Benützung des Fahrzeuges.

In der folgenden Tabelle sind die Belastungen der Achszapfen mit Beziehung auf den Querschnitt in der Nabe dargestellt:

Belastung der Achszapfen pro Quadratcentimeter in der Nabe in Kilogramm	Locomotiven mit aussen liegenden Rahmen	Locomotiven mit innen liegenden Rahmen	Tender	Pers.-Wagen	Last-Wagen	Bemerkung
von 12 bis 14 . .	—	3	1	—	—	
„ 14 „ 16 . .	—	—	—	—	—	
„ 16 „ 18 . .	3	—	—	—	1	
„ 18 „ 20 . .	—	1	2	1	1	
„ 20 „ 22 . .	2	—	2	—	4	
„ 22 „ 24 . .	2	1	6	—	1	
„ 24 „ 26 . .	—	—	2	—	7	
„ 26 „ 28 . .	—	—	3	—	13	
„ 28 „ 30 . .	1	—	2	—	15	
„ 30 „ 32 . .	—	1	2	—	11	
„ 32 „ 34 . .	—	—	1	—	2	
„ 34 „ 36 . .	—	—	1	—	1	
„ 38 „ 40 . .	—	—	—	—	1	

Die Folgen des Bruches sind durch nachstehende Zusammenstellung ersichtlich gemacht.

Gattung des Zuges und des Fahrzeuges, in dem der Bruch erfolgte		Folgen des Bruches: Blosse Entgleisung	Beschädigung eines Fahrzeuges	Beschädigung mehrerer Fahrzeuge	Zertrümmerung von Fahrzeugen	Beschädigung des Bahnkörpers	Menschenleben beschädigt	Ohne Folgen	Bemerkung
Eilzüge	Locomotiven . .	1	3	—	—	—	—	—	
	Tender	—	—	—	—	—	—	5	
	Personenwagen .	1	—	—	—	—	—	—	
	Lastwagen . . .	—	—	—	—	—	—	—	
Personenzüge . . .	Locomotiven . .	—	—	—	—	—	—	2	
	Tender	—	—	—	—	—	—	3	
	Personenwagen .	—	1	—	—	—	—	—	
	Lastwagen . . .	—	1	—	—	1	—	1	
Gemischte Züge . .	Locomotiven . .	—	—	—	—	—	—	3	1 ohne Angabe
	Tender	—	—	—	—	—	—	1	
	Personenwagen .	—	—	—	—	—	—	—	
	Lastwagen . . .	—	—	—	—	1	—	4	2 ohne Angabe
Lastzüge	Locomotiven . .	—	—	—	—	—	—	5	
	Tender	—	—	—	—	—	—	7	
	Personenwagen .	—	—	—	—	—	—	—	
	Lastwagen . . .	—	2	—	—	—	—	19	21 ohne Angabe
Materialzüge . . .	Locomotiven . .	—	—	—	—	—	—	—	
	Tender	—	—	—	—	—	—	1	
	Personenwagen .	—	—	—	—	—	—	—	
	Lastwagen . . .	—	—	—	—	—	—	1	1 ohne Angabe
Rangirdienst . . .	Locomotiven . .	—	—	—	—	—	—	—	
	Tender	—	—	—	—	—	—	4	
	Personenwagen .	—	—	—	—	—	—	—	
	Lastwagen . . .	—	1	—	—	—	—	4	
Leere Fahrten . .	Locomotiven . .	—	—	—	—	—	—	—	
	Tender	—	—	—	—	—	—	1	
Zusammen	Locomotiven . .	1	3	—	—	—	—	10	von 1 fehlt die Angabe
	Tender	—	—	—	—	—	—	22	
	Personenwagen .	1	1	—	—	—	—	2	
	Lastwagen . . .	—	4	—	—	—	—	26	von 24 fehlen die Angaben

Wie sich aus obiger Tabelle ergiebt, hatten von den 96 Brüchen

60 = 62,5 pCt. gar keine Folgen,
11 = 11,5 „ Beschädigung von Fahrzeugen und theilweise auch der Bahn verursacht,
25 = 26,0 „ sind ohne Angabe,

im Ganzen wurden beschädigt:

4 Locomotiven,
2 Personenwagen,
4 Lastwagen.

Da wohl mit einigem Recht angenommen werden kann, dass in jenen Fällen, wo Angaben über die Folgen des Bruches nicht gemacht wurden, keine nennenswerthen statthatten, so muss der Verlauf der im Jahre 1881 vorgekommenen Brüche als ein sehr günstiger bezeichnet werden; es sind nur in 10 Fällen Beschädigungen an Objecten eingetreten, und fast ohne Ausnahme von unbedeutendem Umfange, ein Ergebniss, das jedoch nicht allein dem Zufall, sondern auch technischen Massnahmen, guten Bremsen, guten Kuppelungen u. s. w. zugeschrieben werden muss.

Ursache der Brüche.

Die Ursache der Brüche, welche theils in den Achsbruchtabellen selbst angegeben, theils aus den Aufzeichnungen und aus dem Vergleich der Daten bestimmt worden sind, sind nachstehend zusammengestellt:

Gattung des Fahrzeuges		Gewöhnliche Abnützung	Schlechtes Material	Schlechte Anarbeitung der Achse	Schlechte Construction der Achse	Entgleisung	Heisslaufen	Diverse	Alter Anbruch, der zu entdecken war	Alter Anbruch, der nicht zu entdecken war	Bemerkung
Locomotiven . .	Eisen . . .	7	—	—	2	—	—	—	8	1	
	Stahl . . .	—	4	—	2	—	—	—	4	1	
Tender	Eisen . . .	11	4	—	—	—	—	—	9	4	
	Stahl . . .	1	4	—	—	1	—	1	4	1	
Personenwagen .	Eisen . . .	1	—	—	—	—	—	—	1	—	
	Stahl . . .	1	—	—	—	—	—	—	1	—	
Lastwagen . . .	Eisen . . .	18	7	—	1	—	6	5	20	4	
	Stahl . . .	2	12	1	4	—	1	—	15	2	
Zusammen .	Eisen . . .	37	11	—	3	—	6	5	38	9	
	Stahl . . .	4	20	1	6	1	1	1	24	4	
	Totale . . .	41	31	1	9	1	7	6	62	13	

Die Brüche ordnen sich der Zahl nach wie folgt:

41 = 42,7 pCt. wegen gewöhnlicher Abnützung (lange Laufdauer),
32 = 33,3 „ „ schlechtem Material und mangelhafter Anarbeitung der Achse,
9 = 9,4 „ „ schlechter Construction,
1 = 1,0 „ „ Entgleisung,
7 = 7,3 „ „ Heisslaufen,
6 = 6,3 „ „ diversen Ursachen.

In den vorhergehenden Jahren waren die Ziffern:

	1880 pCt.	1879 pCt.	1878 pCt.	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.
wegen gewöhnlicher Abnützung . .	42,9	55,1	44,1	47,3	41,7	40,2
„ schlechtem Material und mangelhafter Anarbeitung . . .	31,4	30,6	38,2	37,5	26,0	29,4
„ schlechter Construction . . .	2,8	2,0	3,9	—	9,4	4,9
„ Entgleisung	1,4	—	—	—	—	—
„ Heisslaufen	8,6	8,2	10,8	8,1	14,6	20,6
„ diversen Ursachen	12,9	4,1	3,0	7,1	8,3	4,9

Nachdem mit dem nächsten Jahre, zufolge Vereinsbeschlusses, auch die Achsanbrüche in die Aufzeichnungen einbezogen werden, also der Zusammenstellung ein anderes, umfangreicheres Material zu Grunde liegen wird, so erscheint es wohl angezeigt, einen Rückblick auf die bis jetzt erzielten Ergebnisse zu werfen, und die Folgerungen zu wiederholen, — was mit Nachstehendem geschehen, und wobei die seitherige Ordnung eingehalten werden soll.

I. Bei den Locomotiven kommen im Verhältniss 5 mal, bei den Tendern 10 mal mehr Achsbrüche vor, als wie bei den Wagen. Die Belastung der Achsen pro qcm in der Nabe ist bei ersteren Fahrzeugen kleiner wie bei den letzteren, es muss also die Ursache dieser Erscheinung in der Inanspruchnahme des Materials durch den Mechanismus resp. durch das Bremsen liegen.

II. Die grössere Abnahme der Brüche ist bei den Wagen, die kleinste bei den Locomotiven; auf die Achsen der letzteren wird daher eine grössere Aufmerksamkeit als bisher zu wenden sein, zumal diese Fahrzeuge an der Spitze des Zuges gehen, also die Achsbrüche hier mehr Gefahr haben.

III. Bei den Locomotiven wurde als längste Dauer einer gebrochenen Achse, 29 Jahre 11 Monate 6 Tage (1875), bei den Tendern 33 Jahre (1879) und bei den Wagen auch 33 Jahre (1880) angegeben.

Solche oder annähernd so lange Zeiten werden als mittlere wohl nie zu erreichen sein, da sie mehr als das doppelte der bisherigen Durchschnittsdauer beträgt; auch ist es sehr fraglich, ob die zu diesem Zwecke aufgewendete Mühe und die Kosten im Verhältniss zum Nutzen stünden.

Die kürzeste Dauer geht herab bis zu der Einer Fahrt. — Es waren dies durchgehends Stahlachsen und lag die Ursache in der zu grossen Härte und Sprödigkeit des Materials; hieraus folgt die Nothwendigkeit einer und auch jetzt allseitig gehandhabten sehr sorgfältigen Prüfung desselben.

IV. Im Winter treten verhältnissmässig mehr Brüche ein als im Sommer, und gilt dies namentlich für die Stahlachsen — der Grund wird in dem Bahnzustand und in dem Einflusse der Kälte aufs Achsmaterial (bei Stahl) zu suchen sein.

V. Die seit der letzten Revision bis zum Bruche zurückgelegte Kilometerzahl entspricht einem Zeitraum von ca. ¾ Jahren. Es steht also zu befürchten, dass, da den Brüchen fast immer Anbrüche vorausgehen, durch die jetzt ziemlich allgemeine Erhöhung des Ausbindtermins von 1 auf 2 Jahre mehr Anbrüche unentdeckt bleiben, und also auch mehr factische Brüche wieder eintreten werden.

VI. Die in der Ruhe bemerkten Brüche waren fast durchgehends durch Heissgehen des Achszapfens hervorgerufen. Die Brüche erfolgen hier meist in der Mitte des Zapfens, wo das Fahrzeug ungefährdet weiter läuft und erst in der Station durch das Ausbinden der bemerkten heissen Achse der Bruch gefunden wird.

Im Uebrigen tritt die Hälfte der Brüche bei voller Geschwindigkeit ein, woraus sich die Gefährlichkeit der Brüche ergiebt.

VII. Die überwiegende Mehrzahl der Brüche kommt im Zapfen und an solchen Stellen vor, wo ein vorausgehender Anbruch, ohne dass die Räder abgepresst zu werden brauchen, aufgefunden werden kann. Es ist dies ein günstiges Verhältniss und sollte wohl hieran — durch örtliche Verstärkung — nichts geändert werden; verdanken wir doch diesem, sowie dem Umstande, dass den meisten Brüchen Anbrüche vorausgehen, die geringe Zahl der eingetretenen Brüche im Betriebe.

VIII. Die Folgen der Brüche sind, obgleich die Geschwindigkeit der Züge zugenommen, immer geringer geworden. Die bedeutendsten waren im Jahre 1873, wo 16 Wagen zertrümmert, 74 mehr oder weniger erheblich beschädigt wurden, ja sogar ein ganzer Schnellzug entgleist ist; hingegen waren die geringsten Schäden (10 Fahrzeuge) im Jahre 1881. Menschenleben wurden in diesem Zeitraume durch Achsbrüche bei einen und denselben Fall 4 beschädigt; Gefährdung eines am 2. Geleise fahrenden Zuges fand in Einem Falle statt.

Wir können daher die Unfälle, welche den Brüchen folgten, nur als geringe bezeichnen; die Ursachen hiervon werden in der wirksameren Bremse, der besseren Zugsaufsicht, namentlich in der starken und zweckmässigen Verkuppelung der Wagen miteinander (Schraubenkuppelung) zu suchen sein.

IX. Als zweckdienliche Mittel zur Hintanhaltung der Brüche haben sich erwiesen und wurden zur Anwendung gebracht:

a) Auswahl des geeigneten Materials und sorgfältige Prüfung desselben.

b) Die Vermeidung aller scharfen Ansätze, da diese wesentlich zum Bruche beitragen (auch bereits in den technischen Vereinbarungen enthalten). Besonders bei Stahlachsen ist hierauf zu achten, woselbst geringfügige Verletzungen der Oberfläche, z. B. Meiselhübe, eingeschlagene Nummern mit scharfen Rinnen gefährlich werden können. Hier wird auch auf den Nachtheil der Keilnuthen, von denen fast immer der Bruch ausgeht, hingewiesen und wären die Keile selbst bei den Triebrädern wegzulassen, und die Räder ohne solche, nur durch genügendem Druck, zu befestigen.

c) Die Untersuchung der Achsen gelegentlich des Ausbindens, das Abpressen der Räder, wenn die Anbrüche in der Nabe vorkommen, und endlich das Ausscheiden jener Parthie Achsen, von der in einem kurzen Zeitraum mehrere mit Anbrüchen gefunden wurden. Es erfordert dies Führung einer Achsen-Evidenz, um alsbald jene Wagen mit den schadhaft gewordenen Achsen einberufen zu können.

Den Stahlachsen ist hierbei eine noch grössere Sorgfalt als den Eisenachsen zuzuwenden.

d) Die Einführung von Prämien für entdeckte gefährliche Anbrüche bei den Achsen.

Nachstehend sind noch die detaillirten Angaben von den im Jahre 1881 stattgehabten Brüchen bei allen Fahrzeugen angeführt.

Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte	Datum, wann der Bruch erfolgte	Benützungsdauer J. M. T.	Zurückgelegte Kilometer im Ganzen	seit der letzten Revision	Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material und Fabrikant oder Lieferant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt b = neu	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Ursache des Bruches	Folgen des Bruches.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Berlin (Niederschles.-Märkische E.)	7/3.	7- 0- 0	197 914	2 292	Laufachse einer Eilzugslocomotive, Eilzug, volle Geschwindigkeit	Tiegelgussstahl, Sigl in Wien	a = 123 b = 162,5 c = 1 599 d = 190 g = 157	In der Nabe	12 170	die Construction	keine.
Braunschweiger Eisenbahn	20/7.	7- 4-24	357 330	40 110	Kurbelachse einer Eilzugslocomotive, Eilzug, gemäss. Geschwindigkeit	Tiegelgussstahl von Krupp in Essen	a = 171 b = 185 c = d = 146 g =	Im Kurbelschenkel	12 500	wahrscheinlich das Material	Entgleisung eines Rades
Kgl. Eisenbahn-Direct. Hannover (Hannover. Staatseisenbahn)	16/11.	10- 8-13	238 408	2 906	Triebachse einer Eilzugslocomotive, Eilzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl vom Bochumer Verein in Bochum	a = 172 b = 195 c = 1 016 d = 172 g = 205	Gegen die Achsmitte	10 800	wahrscheinlich zu hartes Material	keine.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Magdeburg (Magdeburg-Halberstädt. Eisenbahn)	3/12.	7- 8-18	153 501	35 994	Kurbel-Triebachse einer 2gek. Pers.-Zugslocomotive, Gemischter Zug, volle Geschwindigkeit	Schmiedeeisen von Taylor Brothers & Co., Leeds	a = 164 b = 204 c = 993 d = 191 g = 170	Im Kurbelschenkel	8 950	die Construction	?
dto.	11/1.	?	?	9 470	Triebachse einer ungek. Eilzugslocomotive, Eilzug, volle Geschwindigkeit	Eisen von Borsig in Berlin	a = 167 b = 175 c = 1 015 d = 178 g = 202	An der Innenseite der Nabe	9 730	Abnützung	keine.
Oberschlesische Eisenbahn	31/7.	9- 2-24	252 661	4 604	Triebachse einer 3 gekupp. Güterzugslocomotive, Güterzug, Gemässigte Geschwindigkeit	Gussstahl von Krupp in Essen	a = 163 b = ? c = 1 735 d = ? g = ?	Im Zapfen unter der aufgesteckten Kurbel	12 235	die Construction	keine.
Böhmische Nordbahn	31/12.	13- 0- 0	?	1 159	Kuppelachse einer 3gek. Güterzugslocomotive, gemischter Zug, gemäss. Geschwindigkeit	Schmiedeeisen, geliefert von G. Sigl in Wien	a = 152 b = 171 c = 1 635 d = 213 g = ?	An der Innenseite der Nabe	9 850	Abnützung	keine.
Böhmische Westbahn	31/8.	11- 0- 0	?	507	Laufachse einer Personenzugslocomotive, Personenzug, gemäss. Geschwindigkeit	Schmiedeeisen, geliefert von Maffei in München	a = 135 b = 170 c = 1 596 d = 176 g = 186	An der Innenseite der Nabe	8 350	die Construction	keine.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	27/6.	15- 5-10	419 586	17 963	Triebachse einer 3gekupp. Güterzugslocomotive, Güterzug, gemäss. Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk Prevali	a = 159 b = 168 c = 1 651 d = 212 g = 165	In der Nabe c unganze Stellen	9 150	Abnützung	keine.
dto.	12/8.	15- 5- 8	384 456	8 712	Triebachse einer 3gekupp. Güterzugslocomotive, Güterzug, gemäss. Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk Prevali	a = 159 b = 168 c = 1 651 d = 212 g = 165	An der Innenseite der Nabe	11 000	dto.	keine.
Oesterreich. Staats-Eisenbahngesellschaft	4/5.	10- 0- 0	?	41 045	Triebachse einer Personenzugslocomotive, Personenzug, gemäss. Geschwindigkeit	Gussstahl von Camell & Co. in Sheffield	a = 178 b = 214 c = 1 046 d = 165 g = 178	In dem Kurbelhals	10 448	wahrscheinlich das Material	keine.
dto.	23/10.	11- 0- 0	?	20 263	Triebachse einer Tenderlocomotive, Gemischter Zug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl von Camell & Co. in Sheffield	a = ? b = 215 c = 1 046 d = ? g = ?	In dem Kurbelhals	10 448	dto.	keine.

Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte	Datum, wann der Bruch erfolgte	Benützungsdauer J. M. T.	Zurückgelegte Kilometer im Ganzen	Zurückgelegte Kilometer seit der letzten Revision	Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material und Fabrikant oder Lieferant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt b = neu	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Ursache des Bruches	Folgen des Bruches.
Oesterreichische Südbahn-Gesellschaft	6/3.	19- 0- 0	436 567	1 432	Triebachse einer 6 gekupp. Lastzugslocomotive, Lastzug, gemäss. Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk Neuberg	a = 160 b = 180 c = 1 628 d = 250 g = 175	Im Zapfen	9 400	Abnützung	Locomotive beschädigt.
dto.	21/3.	19- 0- 0	?	?	Triebachse einer 6 gekupp. Lastzugslocomotive, Gemischter Zug, volle Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk Neuberg	a = 160 b = 180 c = 1 628 d = 250 g = 175	Im Zapfen	9 346	dto.	dto.
dto.	11/6.	20- 0- 0	?	?	Triebachse einer 6 gekupp. Lastzugslocomotive, Lastzug, gemäss. Geschwindigkeit	Eisen vom Hüttenwerk in Wasseralfingen	a = 160 b = 175 c = 1 620 d = 225 g = 170	Im Zapfen c ungänzes Material	11 400	dto.	dto.
Bergisch-Märkische Eisenbahn	25/1.	11- 2-11	320 000	30 000	Tenderachse eines Personenzugstenders, Personenzug, gemäss. Geschwindigkeit	Gussstahl v. Pönsgen, Giesbert & Co. in Düsseldorf	a = 83 b = 127 c = 1 712 d = 145 g = 178	An der Innenseite der Nabe	6 000	wahrscheinlich das Material	keine.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Berlin (Berlin-Niederschl.-Märk. E.)	6/10.	19- 7-28	548 935	32 113	Hintere Tenderachse eines Eilzugstenders, Eilzug, volle Geschwindigkeit	Puddelstahl von A. Borsig in Berlin	a = 85 b = 131 c = 1 706 d = 150 g = 178	Im Zapfen	6 125	Abnützung	keine.
Braunschweiger Eisenbahn	4/12.	23- 7-19	370 132	7 908	Vordere Tenderachse eines 3 achs. Lastzugstenders, Lastzug, volle Geschwindigkeit	Schmiedeeisen ?	a = 76 b = 137 c = 1 829 d = 152 g = 191	Im Zapfen	6 500	dto.	keine.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Bromberg	11/9.	21-10- 4	369 343	8 527	Hintere Tenderachse eines 3 achs. Personenz.-Tenders, Rangiren, gemäss. Geschwindigkeit	Eisen von A. Borsig in Berlin	a = 82 b = 157 c = 1 690 d = 157 g = 180	Im Zapfen	5 533	dto.	keine.
Rhein-Nahe-Eisenbahn	28/11.	15- 0- 0	500 401	84 713	Vordere Tenderachse eines 3 achs. Lastzugstenders, Lastzug, gemäss. Geschwindigkeit	Schmiedeeisen von A. Borsig in Berlin	a = 87 b = 138 c = 1 713 d = 144 g = 173	Im Zapfen c Schlackennester	5 550	do.	keine.
dto.	13/7.	13- 0- 7	461 237	12 972	Hintere Tenderachse eines 3 achs. Lastzugstenders, Lastzug, gemäss. Geschwindigkeit	Schmiedeeisen von A. Borsig in Berlin	a = 87 b = 138 c = 1 713 d = 144 g = 173	Im Zapfen	8 580	dto.	keine.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Hannover (Hannover. Staatseisenbahn)	11/11.	7-10-23	341 806	18 478	Vordere Tenderachse eines Eilzugstenders, Eilzug, gemäss. Geschwindigkeit	Gussstahl vom Bochumer Verein in Bochum	a = 98 b = 141 c = 1 704 d = 148 g = 160	In der Nabe	6 038	wahrscheinlich das Material	keine.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Köln rechtsrheinisch (Köln-Mindener E.)	8/7.	30-10- 8	422 331	32 029	Mittlere Tenderachse eines 3 achs. Lastzugstenders, Rangiren, gemäss. Geschwindigkeit	Eisen von A. Borsig in Berlin	a = 98 b = 114 c = 1 705 d = 155 g = 205	An der Innenseite der Nabe	5 800	Abnützung	keine.
dto.	14/2.	8- 5-12	315 970	62 393	Mittlere Tenderachse eines 3 achs. Eilzugstenders, Eilzug, gemäss. Geschwindigkeit	Gussstahl von A. Borsig in Berlin	a = 100 b = 140 c = 1 674 d = 157 g = ?	An der Innenseite der Nabe	6 370	wahrscheinlich das Material	keine.

Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte	Datum, wann der Bruch erfolgte	Benützungsdauer	Zurückgelegte Kilometer		Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material u. Fabrikant oder Lieferant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt b = neu	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Ursache des Bruches	Folgen des Bruches
		J. M. T.	im Ganzen	seit der letzten Revision							
Kgl. Eisenbahn-Direct. Köln rechtsrheinisch (Köln-Mindener E.)	23/1.	14 - 3 - 18	298 330	67 527	Hintere Tenderachse eines 3achs. Lastzugstenders, Lastzug, gemäss. Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Neuberg	a = 95 b = 135 c = 1 674 d = 158 g = 177	In der Nabe	7 100	?	keine.
Königlich Sächsische Staatseisenbahn	3/5.	15 - 4 - 10	402 000	?	Vordere Tenderachse eines 3achs. Tenders, Rangiren, gemäss. Geschwindigkeit	Gussstahl von Krupp in Essen	a = 70 b = 102 c = 1 711 d = 127 g = 254	An der Innenseite der Nabe	5 833	Entgleisung	keine.
Thüringische Eisenbahn	6/11.	26 - 0 - 0	733 863	33 678	Hintere Tenderachse eines 3achs. Tenders, Eilzug, volle Geschwindigkeit	Eisen von A. Borsig in Berlin	a = 86 b = 137 c = 1 704 d = 150 g = 174	Im Zapfen	7 000	Abnützung	keine.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	27/10.	23 - 0 - 0	?	7 050	Tenderachse, eines ? Tenders, Rangiren, gemäss. Geschwindigkeit	Bündeleisen ?	a = 84 b = 127 c = ? d = 147 g = 182	An der Innensete der Nabe	6 830	Abnützung	keine.
Böhmische Nordbahn	17/3.	13 - 0 - 0	?	8 253	Mittlere Tenderachse eines 3achs. Tenders, Personenzug, gemäss. Geschwindigkeit	Schmiedeeisen F. F. O. P.	a = 92 b = 130 c = 1 738 d = 197 g = 191	In der Nabe	6 500	Abnützung	keine.
Kaiserin Elisabethbahn	7/5.	13 - 0 - 0	?	?	Hintere Tenderachse eines 3achs. Tenders, Lastzug, volle Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk Prevali	a = 96 b = 139 c = 1 830 d = 198 g = 198	In der Nabe	6 885	Abnützung	keine.
Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn	25/1.	12 - 0 - 0	250 460	38 417	Vordere Tenderachse eines 3achs. Tenders, Personenzug, volle Geschwindigkeit	Eisen von Canada Works Birkenhead	a = 88 b = 124 c = 1 723 d = 200 g = 208	An der Innenseite der Nabe	6 100	wahrscheinlich mangelhaftes Material	keine.
dto.	19/2.	10 - 11 - 28	381 919	222 113	Vordere Tenderachse eines 3achs. Tenders, Eilzug, volle Geschwindigkeit	Eisen von der Doub'schen Locomotiv-Fabrik in Glasgow	a = 91 b = 116 c = 1 736 d = 200 g = 210	In der Nabe	6 630	wahrscheinlich mangelhaftes Material	keine.
Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft	13/1.	10 - 0 - 0	?	9 058	Tenderachse eines 3achs. Tenders, Lastzug, volle Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Reschitzaer Eisenwerk	a = 90 b = 138 c = 1 736 d = 196 g = 158	Im Zapfen	8 130	wahrscheinlich mangelhaftes Material	keine.
dto.	8/12.	32 - 0 - 0	?	11 213	Tenderachse eines 3achs. Lastzugstenders, Leere Fahrt, gemäss. Geschwindigkeit	Eisen vom Eisenwerk Prevali	a = 85 b = 116 c = 1 651 d = 151 g = 167	In der Nabe	4 890	Abnützung	keine.
Oesterr. Südbahngesellschaft	5/12.	20 - 0 - 0	?	?	Hintere Tenderachse eines 3achs. Tenders, Gemischter Zug, gemäss. Geschwindigkeit	Eisen vom Eisenwerk in Wasseralfingen	a = 89 b = 135 c = 1 908 d = 200 g = 191	Im Zapfen	8 136	Abnützung	keine.
I. Siebenbürger Eisenbahn	28/1.	10 - 6 - 0	?	16 840	Hintere Tenderachse eines 3achs. Tenders, Lastzug, volle Geschwindigkeit	Eisen, Maffei in München	a = 85 b = 130 c = ? d = 200 g = ?	An der Innenseite der Nabe	7 600	wahrscheinlich schlechtes Material	keine.

Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte	Datum, wann der Bruch erfolgte	Benützungsdauer J. M. T.	Zurückgelegte Kilometer im Ganzen	seit der letzten Revision	Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material und Fabrikant oder Lieferant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt b = neu	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Ursache des Bruches	Folgen des Bruches.
I. Siebenbürger Eisenbahn	13/12.	11 - 0 - 0	?	40 320	Vordere Tenderachse eines 3 achs. Lastzugstenders, Materialzug, gemäss. Geschwindigkeit	Eisen, Maffei in München	a = 88 b = 130 c = 1 734 d = 205 g = ?	(?) An der Innenseite der Nabe	8 670	das Material	keine.
Bayerische Staatseisenbahn	17/7.	17 - 10 - 0	181 221	30 871	Achse eines Personenwagens, Eilzug, volle Geschwindigkeit	Bündeleisen von Klett in Nürnberg	a = 87 b = 125 c = 1 765 d = 220 g = ?	(?) Im Zapfen	4 800	Abnützung	Oberbau beschädigt.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	17/1.	24 - 0 - 0	?	?	Achse eines Postwagens, Personenzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl ?	a = 77 b = 108 c = 1 734 d = 199 g = 130	An der Innenseite der Nabe	?	Abnützung	Wagen beschädigt.
Bergisch-Märkische Eisenbahn	20/12.	19 - 5 - 29	?	?	Achse eines Güterwagens, Ruhe	Bündeleisen von Englerth, Cünzer & Fuhse in Eschweiler	a = 78 b = 131 c = 1 811 d = 144 g = 209	(b a) Im Zapfen	5 945	Abnützung	keine.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Berlin (Niederschl.-Märkische Eisenbahn)	4/9.	0 - 0 - 17	—	—	Achse eines Güterwagens, Rangiren, gemäss. Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Bochumer Verein in Bochum	a = 95 b = 130 c = 1 786 d = 170 g = 170	(a b) Gegen die Achsmitte zu	8 357	schlechtes Material	keine.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Hannover (Crefelder Eisenbahn)	29/11.	18 - 3 - 0	?	?	Achse eines 3 achs. Güterwagens, Gemischter Zug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl vom Bochumer Verein in Bochum	a = 75 b = 114 c = 1 803 d = 140 g = 220	(b) An der Innenseite der Nabe	6 215	Abnützung	Strecke 3 Stunden unfahrbar.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Köln linksrheinisch (Saarbrück. Eisenbahn)	18/10.	13 - 0 - 0	?	?	Achse eines offen. Güterwagens, Güterzug, gemäss. Geschwindigkeit	Tiegelgussstahl von Krupp in Essen	a = 83 b = 135 c = 1 799 d = 157 g = 215	(b) Im Zapfen	7 775	die Fabrikation	keine.
dto.	12/12.	13 - 9 - 0	?	?	Achse eines offen. Güterwagens, Rangiren, gemäss. Geschwindigkeit	Feinkorneisen von Englerth, Cünzer & Fuhse in Eschweiler	a = 84 b = 131 c = 1 803 d = 153 g = 216	(b) Im Zapfen	5 250	Zusammenstoss	keine.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Köln linksrheinisch Reichs.-E. Elsass-Loth.	4/7.	17 - 9 - 1	?	?	Achse eines offen. Güterwagens, Güterzug, Ruhe	Bündeleisen von Ruetz & Co. in Rothe Erde bei Dortmund	a = 83,5 b = 133 c = 1 800 d = 157 g = ?	(?) Im Zapfen	6 900	Heisslaufen	keine.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Köln linksrheinisch (Rheinische Eisenbahn)	26/6.	22 - 0 - 0	?	?	Achse eines offen. Güterwagens, Gemischter Zug, Ruhe	Puddelstahl von Lehrkind, Falkenroth & Co.	a = 78 b = 131 c = 1 793 d = 157 g = 196	(?) Im Zapfen	6 400	Abnützung	keine.
dto.	16/1.	9 - 7 - 16	?	?	Achse eines offen. Güterwagens, ? Ruhe	Puddelstahl von der Actien-Gesellschaft Phönix in Eschweiler	a = 80 b = 131 c = 1 792 d = 157 g = 196	(a) Im Zapfen	6 825	Heisslaufen	keine.
Kgl. Eisenbahn-Direct. Magdeburg (Berl.-Potsd.-Magdeburg. Eisenbahn)	24/2.	23 - 0 - 0	?	?	Endachse eines 3 achs. Güterwagens, Personenzug, volle Geschwindigkeit	Bündeleisen von Kirkstall Iron Works in Leeds	a = 72 b = 115 c = 1 934 d = 152 g = 229	(b a) Im Zapfen	4 417	Abnützung	der Wagen und der Oberbau beschädigt.

Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte	Datum, wann der Bruch erfolgte	Benützungsdauer J. M. T.	Zurückgelegte Kilometer im Ganzen	seit der letzten Revision	Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material u. Fabrikant oder Lieferant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt b = neu	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Ursache des Bruches	Folgen des Bruches.
Oberschlesische Eisenbahn	6/2.	9 - 1 -13	?	?	Achse eines Kohlenwagens, Kohlenzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl vom Bochumer Verein in Bochum	a = 85 b = 124 c = 1 831 d = 156 g = 222	In der Nabe	7 450	die Construction	keine.
dto.	21/10.	9 - 4 -28	?	?	Achse eines offenen Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl von Krupp in Essen	a = 85 b = 124 c = 1 831 d = 157 g = 222	An der Aussenseite der Nabe	7 055	dto.	dto.
Alföld-Fiumaner Eisenbahn	10/6.	11 - 8 -29	?	?	Achse eines gedeckten Güterwagens, Gemischter Zug, Ruhe	Schmiedeeisen vom Eisenwerk Prevali	a = 79 b = 117 c = 1 730 d = 160 g = 194	? Im Zapfen	7 850	Heisslaufen	dto.
dto.	10/2.	11 - 2 -15	?	?	Achse eines offenen Güterwagens, ? Ruhe	Schmiedeeisen, Ganz & Co., Budapest	a = 79 b = 117 c = 1 730 d = 160 g = 194	? Im Zapfen	6 600	dto.	dto.
Böhmische Westbahn	2/5.	19 - 7 - 0	?	6 950	Achse eines Kohlenwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk in Stefanau	a = 82 b = 124 c = 1 740 d = 198 g = 205	Im Zapfen	6 795	Abnützung	dto.
dto.	25/1.	7 - 7 -20	?	5 452	Achse eines Kohlenwagens, Güterzug, gemäss. Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Neuberg	a = 86 b = 123 c = 1 740 d = 198 g = 205	An der Innenseite beider Naben	7 740	die Construction	dto.
Buschtêhrader Eisenbahn	7/2.	8 - 5 -22	?	?	Achse eines Kohlenwagens, ? Ruhe	Schmiedeeisen von Hösch in Düren	a = 84 b = 124 c = 1 815 d = 197 g = 210	? Im Zapfen	7 100	Heisslaufen	dto.
dto.	25/2.	7 - 8 -17	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, gemäss. Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk in Stefanau	a = 85,5 b = 127 c = 1 815 d = 197 g = 183	Im Zapfen c Ueberhitztes Eisen	7 580	wahrscheinlich schlechtes Material	dto.
Galizische Karl-Ludwigbahn	15/10.	3 -10 - 9	?	?	Achse eines Kohlenwagens, Gemischter Zug, gemäss. Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Reschitza	a = 85,5 b = 130 c = 1 734 d = 198 g = 235	Im Zapfen	7 345	dto.	dto.
dto.	8/1881.	14 - 0 - 0	?	?	Achse eines gedeckten Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Eisen vom Eisenwerk in Witkowitz	a = 85 b = 124 c = 1 737 d = 198 g = 220	? Im Zapfen	7 444	Abnützung	dto.
dto.	19/6.	14 - 0 - 0	?	?	Achse eines gedeckten Güterwagens, Güterzug, Ruhe	Eisen vom Eisenwerk in Witkowitz	a = 84 b = 124 c = 1 737 d = 198 g = 220	? Im Zapfen	7 715	dto.	dto.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	4/1.	8 - 2 -16	111 250	12 500	Achse eines gedeckten Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Neuberg	a = 86 b = 125 c = 1 747 d = 171 g = 232	An der Innenseite der Nabe	7 650	wahrscheinlich zu hartes Material	Wagen beschädigt.

Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte	Datum, wann der Bruch erfolgte	Benützungsdauer J. M. T.	Zurückgelegte Kilometer im Ganzen	Zurückgelegte Kilometer seit der letzten Revision	Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material und Fabrikant oder Lieferant der Achse.	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt b = neu	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Ursache des Bruches	Folgen des Bruches.
Kaiserin Elisabethbahn	27/2.	8 - 0 - 0	?	?	Achse eines offenen Güterwagens, Güterzug, gemäss. Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Reschitza	a = 85 b = 123 c = 1 830 d = 198 g = 268	1/3 alter Anbruch An der Innenseite der Nabe	6 653	wahrscheinlich schlechtes Material	keine.
dto.	8/3.	11 - 0 - 0	?	?	Achse eines gedeckten Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Ternitz	a = 82 b = 123 c = 1 830 d = 198 g = 180	1/3 alter Anbruch Im Zapfen	7 230	dto.	?
dto.	13/3.	6 - 0 - 0	?	?	Achse eines gedeckten Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Reschitza	a = 85 b = 130 c = 1 830 d = 198 g = 178	1/2 alter Anbruch Im Zapfen	7 413	dto.	?
dto.	25/3.	8 - 0 - 0	?	?	Achse eines gedeckten Güterwagens, Güterzug, gemäss. Geschwindigkeit	dto.	a = 84 b = 123 c = 1 830 d = 198 g = 180	1/5 alter Anbruch An beiden Seiten der Nabe	7 152	dto.	?
dto.	10/4.	22 - 0 - 0	?	?	Achse eines gedeckten Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Eisen vom Eisenwerk Prevali	a = 82 b = 123 c = 1 830 d = 198 g = 264	1/2 alter Anbruch Im Zapfen	7 140	Abnützung	?
dto.	24/4.	22 - 0 - 0	?	?	Achse eines gedeckten Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 84 b = 123 c = 1 830 d = 198 g = 264	1/2 alter Anbruch In der Nabe	7 472	dto.	?
dto.	12/7.	13 - 0 - 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, gemäss. Geschwindigkeit	dto.	a = 85 b = 123 c = 1 830 d = 198 g = 180	1/6 alter Anbruch Im Zapfen	7 190	?	?
dto.	16/7.	8 - 0 - 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Reschitza	a = 85 b = 123 c = 1 830 d = 198 g = 178	2/3 alter Anbruch In der Nabe	7 560	die Construction	?
dto.	28/5.	13 - 0 - 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, gemäss. Geschwindigkeit	Eisen vom Eisenwerk Prevali	a = 85 b = 123 c = 1 830 d = 198 g = 264	? In der Nabe	7 590	dto.	?
dto.	24/11.	21 - 0 - 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 85 b = 123 c = 1 830 d = 198 g = 178	1/2 alter Anbruch Im Zapfen	7 387	Abnützung	?
dto.	1/12.	3 - 0 - 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Neuberg	a = 85 b = 130 c = 1 830 d = 198 g = 178	blasige Stellen Im Zapfen	7 170	wahrscheinlich schlechtes Material	?
dto.	17/12.	8 - 0 - 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Reschitza	a = 85 b = 123 c = 1 830 d = 198 g = 180	1/5 alter Anbruch An der Innenseite der Nabe	7 245	dto.	?

Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte	Datum, wann der Bruch erfolgte	Benützungsdauer J. M. T	Zurückgelegte Kilometer im Ganzen	Zurückgelegte Kilometer seit der letzten Revision	Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material u. Fabrikant oder Lieferant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt b = neu	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Ursache des Bruches	Folgen des Bruches.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	9/5.	8- 5- 7	81 630	16 575	Achse eines Güterwagens, ? Ruhe	Eisen S 5 71 66	a = 84 b = 122 c = 1 739 d = 198 g = 210	? Im Zapfen	7 825	wahrscheinlich schlechtes Material	keine.
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn	5/9.	10- 2- 5	148 192	39 710	Achse eines Kohlenwagens, Gemischter Zug, volle Geschwindigkeit	Eisen, Ganz & Co. in Budapest	a = 83 b = 106 c = 1 747 d = 170 g = 201,5	An beiden Innenseiten der Nabe	5 311	wahrscheinlich schlechtes Material	Wagen beschädigt.
Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft	3/1.	28- 0- 0	?	?	Achse eines 8rädr. Schotterwagens, Materialzug, gemässigte Geschwindigkeit	Eisen vom Eisenwerk Prevali	a = 75 b = 100 c = 1 725 d = 200 g = 160	An der Innenseite der Nabe	4 250	Abnützung	keine.
dto.	14/2.	28- 0- 0	?	?	Achse eines 8rädr. Schotterwagens, Lastzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 88 b = 110 c = 1 732 d = 205 g = 170	An der Innenseite der Nabe	4 120	dto.	dto.
dto.	15/2.	17- 0- 0	?	?	Achse eines Viehwagens, Rangiren, gemässigte Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk in Reschitza	a = 85 b = 126 c = 1 735 d = 198 g = 211	An der Innenseite der Nabe	7 600	dto.	Wagen beschädigt.
dto.	6/8.	25- 0- 0	?	?	Achse eines 4rädr. Kohlenwagens, Güterzug, gemässigte Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk Prevali	a = 83 b = 124 c = 1 730 d = 196 g = 207	In der Nabe	7 381	dto.	keine.
dto.	12/8.	22- 0- 0	?	?	Achse eines ged. Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk Wolfsberg	a = 82 b = 117 c = 1 805 d = 204 g = 195	Im Zapfen	6 968	dto.	Oberbau beschädigt.
dto.	10/9.	32- 0- 0	?	?	Achse eines 8rädr. Schotterwagens, Rangiren, gemässigte Geschwindigkeit	Schmiedeeisen vom Eisenwerk Prevali	a = 65 b = 103 c = 1 648 d = 140 g = 180	In der Nabe	4 125	dto.	keine.
dto.	12/11.	29- 0- 0	?	?	Achse eines 8rädr. offen. Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 76 b = 110 c = 1 727 d = 210 g = 165	In der Nabe	4 222	dto.	dto.
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	8/8.	5- 7- 0	60 830	2 720	Achse eines 4rädr. ged. Güterwagens, Gemischter Zug, volle Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Reschitza	a = 86 b = 125 c = 1 770 d = 200 g = 224	Im Zapfen	7 100	wahrscheinlich schlechtes Material	?
Oesterr. Südbahn	24/6.	?	?	?	Achse eines 8rädr. Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Schmiedeeisen ?	a = 62 b = 96 c = 1 700 d = 136 g = 170	Im Zapfen	4 085	Abnützung	keine.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	7/7.	10- 8- 5	?	?	Achse eines 8rädr. Kohlenwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Eisenwerk in Witkowitz	a = 82,5 b = 126 c = 1 747 d = 170 g = ?	Im Zapfen	7 400	wahrscheinlich schlechtes Material	dto.

Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte	Datum, wann der Bruch erfolgte	Benützungsdauer J. M. T.	Zurückgelegte Kilometer im Ganzen	Zurückgelegte Kilometer seit der letzten Revision	Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material u. Fabrikant oder Lieferant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt b = neu	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Ursache des Bruches	Folgen des Bruches.
K. K. priv. Vorarlberger Bahn	20/11.	5- 8- 3	134 295	8 206	Achse eines 4rädr. Kohlenwagens, Gemischter Zug, gemässigte Geschwindigkeit	Bessemerstahl von d. Grazer Stahlwerk-Gesellschaft	a = 86 b = 126 c = 1 702 d = 180 g = 212	Im Zapfen	6 926	wahrscheinlich schlechtes Material	?
Grand Central Belge	18/5.	13- 0- 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Eisen ?	a = 79,5 b = 130 c = ? d = 130 g = 185	Im Zapfen	6 900	Abnützung	?
dto.	3/8.	12- 0- 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 70 b = 105 c = ? d = 130 g = 175	An der Innenseite der Nabe	7 000	dto.	?
dto.	5/11.	7- 0- 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 79,5 b = 130 c = ? d = 130 g = 185	Im Zapfen	7 110	?	?
dto.	6/10.	11- 0- 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 78 b = 130 c = ? d = 130 g = 185	Im Zapfen	7 000	wahrscheinlich schlechtes Material	?
dto.	5/12.	?	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 70 b = 105 c = ? d = 130 g = 175	An der Innenseite der Nabe	4 890	?	?
dto.	10/12.	8- 0- 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, gemässigte Geschwindigkeit	dto.	a = 76,5 b = 130 c = ? d = 130 g = 185	Im Zapfen	7 110	Heisslaufen	?
dto.	11/12.	12- 0- 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 80 b = 130 c = ? d = 130 g = 185	Im Zapfen	7 000	wahrscheinlich schlechtes Material	?
dto.	13/12.	1- 0- 0	?	?	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 80 b = 130 c = ? d = 130 g = 185	Im Zapfen	4 890	schlechtes Material	?
Königlich Rumänische Eisenbahn	9/7.	?	?	?	Achse eines Schotterwagens, Materialzug, volle Geschwindigkeit	Schmiedeeisen, Ganz & Co. in Budapest	a = 85 b = 130,5 c = 1 665 d = 170 g = 240	Im Zapfen	6 900	dto.	?
dto.	17/8.	4- 5- 0	?	?	Achse eines offen. Kohlenwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 85 b = 130,5 c = 1 665 d = 170 g = 240	Im Zapfen	7 400	Ueberlastung	?
dto.	18/10.	7- 2-15	?	?	Achse eines ged. Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	dto.	a = 85 b = 130,5 c = ? d = 170 g = 240	Im Zapfen	7 890	Heisslaufen	?

Wien, am 15. August 1882.

Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Privat-Anzeigen (Fortsetzung).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 81. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. October 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Wir ersuchen ergebenst, die betreffenden Dienststellen darauf aufmerksam zu machen.

Der Canaltunnel.*)

Nach einem im „Engineer" (Sept. 8. 82) mitgetheilten, in der Mechanical Section der British Association zu Southampton gehaltenen Vortrage des Herrn J. Clarke Hawkshaw, C. E., M. A., F. G. S.

Anfang dieses Jahres hat die „Channel Tunnel Company" unter Vorlage der Pläne und Berechnungen für einen unter dem Canal zwischen Dover und Calais herzustellenden Tunnel beim Englischen Parlament die Ertheilung der Concession für die Ausführung dieses ausserordentlichen Werkes erbeten.

Der gleiche Antrag ist seitens der South Eastern Railway Company eingebracht.

Wenn auch zur Zeit keinem der beiden Concurrenten die Concession ertheilt wurde, so ist die Sache doch dahin in Gang gekommen, dass beide Häuser des Parlaments Specialcomités wegen der Tunnelfrage gewählt haben, welche gleich beim Beginn der nächsten Sitzungsperiode Bericht erstatten sollen.

Nach dem Projecte der Canaltunnel-Compagnie läuft der bei Dover beginnende Tunnel zuerst 2 Miles (die Englische Meile gleich 1,61 km) in östlicher Richtung unter der Küste und biegt erst bei Fan Hole, in der Nähe von South Foreland, in die eigentliche Tunnelrichtung.

Der Tunnelanfang der South Eastern Eisenbahngesellschaft ist erheblich weiter westlich projectirt. Dieser Tunnel soll westlich des Unterriffs zwischen Folkestone und Abbots Klippe beginnen und noch westlich von Dover, in der Nähe der Shakespeare Klippen, unterseeisch werden.

Die nach vierjährigen Vorbereitungen im Jahre 1872 gebildete „Channel Tunnel Company" verfolgt seit ihrer Gründung unausgesetzt und mit aller Energie das Ziel, durch geologische und ingenieurwissenschaftliche Ermittelungen festzustellen, wo und wie ein Tunnel unter dem Canal hergestellt werden kann.

Geologische Prüfungen und chemische Analysen haben die gleiche Zusammensetzung und Beschaffenheit der Kreidefelsen an beiden Küsten ergeben und wurde ferner durch Schürfe und Bohrungen im Meere selbst constatirt, dass auch der Untergrund des Canals durchaus derselben geologischen Formation angehört, wie die an den Küsten zu Tage tretenden Lager.

*) Trotz der bereits in No. 23 und 59 Jahrg. 1881 und No. 72 des laufenden Jahrgangs unserer Zeitung erschienenen Artikel über das gleiche Thema „den Canaltunnel", glauben wir die vorstehende Mittheilung unsern Lesern nicht vorenthalten zu sollen, da darin ausführlichere Angaben über die Vorarbeiten für das Tunnelproject und die geologischen und topographischen Verhältnisse der in Betracht kommenden Küsten und Meeresstrecken enthalten sind, und auch diejenigen Männer genannt werden, welche mit Aufopferung von Zeit und Vermögen die Tunnelfrage zuerst angeregt und verfolgt haben.
Der Ruf des Vortragenden, Ingenieur J. Clarke Hawkshaw, und die Stelle, an welcher der Vortrag ganz kürzlich gehalten wurde, giebt jenen Angaben besonderen Werth. Die Redaction.

Die vorgenannten geologischen Ermittelungen wurden in den Jahren 1865 bis 1867 und die Bohrungen im Jahre 1870 ausgeführt.

Herr Thomé de Gamond war der erste Ingenieur, welcher den geologischen Theil der Tunnelfrage eingehend bearbeitete und im Jahre 1866 auf die Ausführbarkeit eines Tunnels von Folkestone nach Cap Grisney in der Wealden und Oolit Formation hingewiesen hat.

Bereits einige Jahre vorher hatte Sir John Hawkshaw dem Canaltunnelproject seine Aufmerksamkeit zugewandt, ihm assistirte dabei Herr Day, ein bedeutender Geologe, welcher mehrere Monate im Jahre 1865 die unteren Schichten des Kreidelagers an der Englischen und Französischen Küste untersucht und analysirt hat.

Um diese Vorstudien des Herrn Day, soweit sie sich auf das Tunnelproject bezogen, noch zu ergänzen, liess Sir John Hawkshaw durch Herrn H. M. Brunel Tiefbohrungen an beiden Canalküsten und Peilungen im Canal selbst vornehmen, um aus den Resultaten, soweit überhaupt möglich, zutreffende Schlüsse auf die Formation und Beschaffenheit des Canalbettes zu ziehen. Für die Peilungen und Schürfe im Meere wurde ein Apparat construirt, vermittelst dessen ganze Stücke des Untergrundes zu Tage gebracht wurden, deren Untersuchung ergab, dass das Bett des Canals nicht aus losen Geröllsteinen und Geschieben, sondern zum grössten Theil aus festem Gestein von gleicher Festigkeit und Zusammensetzung wie die Kreidefelsen an beiden Küsten, besteht.

Zum Zwecke der Ermittelung, ob die Mächtigkeit der Kreideschichten unter dem Canal gleich der an beiden Küsten sei, wurden endlich zwei Bohrlöcher, eines auf der Englischen, das andere auf der Französischen Küste, ganz durch das Kreidelager gebohrt. Bei diesen, sehr erhebliche Kosten veranlassenden Arbeiten wurde Sir John Hawkshaw durch die Herren Brassey, Wythes und Easton unterstützt.

Das eine dieser Bohrlöcher war in St. Margarets Bay, 4 Miles östlich von Dover, das andere bei Ferne Mouron, 2½ Miles westlich von Calais, angesetzt.

Wie zu erwarten war, ergaben diese Bohrungen das Resultat, dass die Mächtigkeit der Kreidelager an allen untersuchten Stellen eine fast gleiche ist und nur etwas von Osten nach Westen abnimmt.

Die im Jahre 1867 von Sir John Hawkshaw in Verbindung mit Herrn Brunlees und Thomé de Gamond für ein Englisch-Französisches Comité fertiggestellten Vorarbeiten für einen Canaltunnel zwischen St. Margarets Bay und Ferne Mouron wurden im Jahre 1868 der Französischen Regierung zur Concessionsertheilung vorgelegt und von letzterer einer besonderen Commission zur Prüfung überwiesen.

Nach langen Verhandlungen und weitläuftigen Correspondenzen zwischen den beiden Regierungen wurde im Jahre 1875 das Tunnelunternehmen in Frankreich mit der Auflage concessionirt, dass die Französische Gesellschaft noch 80 000 £ zu weiteren Ermittelungen und Ergänzungen der Vorarbeiten zur Disposition zu stellen habe. Diese Summe wurde einem von der

Französischen Regierung eingesetzten Comité, an dessen Spitze der vom Bau des Suezcanals rühmlichst bekannte Ingenieur Lavalley stand, überwiesen.

Das Comité liess zuerst bei Sangatte (Frankreich) noch mehrere Schächte niedertreiben und veröffentlichte die Resultate seiner Arbeiten in fortlaufenden Berichten mit Plänen und Zeichnungen.

Nachdem ausser diesen Schächten mehrere kurze Querschläge in verschiedener Richtung getrieben waren, wurden mit Maschinen 2 lange an die Schächte anschliessende Stollen ausgeführt, um die Lagerungsverhältnisse und die Wasserdurchlässigkeit des Gesteins näher zu ermitteln.

Seit dem Jahre 1880 lässt die South Eastern Railway Company zwischen Folkestone und Dover Aufschlussarbeiten ausführen; 2 Schächte, einer bei Abbots Cliff, der andere bei Shakespeare Cliff, sind bereits abgetäuft, ein dritter, östlich von Shakespeare Cliff, ist in Arbeit. Von diesen Schächten werden Stollen in der Richtung der Klippen in die Sohle des Kreidefelsens getrieben.

Eine „Submarine Continental Railway Company" hat sich im Laufe dieses Jahres gebildet, um die vorgenannten von der South Eastern Railway Company ausgeführten Vorarbeiten und Anlagen käuflich zu erwerben.

Alle seither wegen der Canal-Tunnelanlage ausgeführten Arbeiten haben übereinstimmend folgende geologische Aufschlüsse ergeben:

Das gleiche, massige Kreidelager erstreckt sich von der Küste Frankreichs durch den Canal nach England hinein; die Kreide ist an den Küsten wie im Canal von durchaus gleicher Zusammensetzung und enthält dieselben Versteinerungen und Einschlüsse; im Ganzen hat das Lager eine schwache Neigung nach Nordost und ist in den unteren (festeren) Schichten nicht dünner, sondern stärker wie an den Küsten; die Wasserdurchlässigkeit des Kreidefelsens ist an der Englischen Küste geringer wie an der Französischen, aber auch an letzterer nicht sehr bedeutend.

Richtungs- und Niveauverhältnisse des Tunnels. Um darüber schlüssig zu werden, welcher der verschiedenen in Frage kommenden Tunnellinien der Vorzug zu geben ist, muss vorab festgestellt werden welchen Anforderungen der Tunnel zu entsprechen hat; es sind dieses im Wesentlichen folgende:

1. Der Canal muss, unter Ausschluss des Schachtbetriebes oder hydraulischer Aufzüge, auf beiden Küsten des Canales direct an vorhandene Eisenbahnen angeschlossen werden können.

2. Die Entwässerung des Tunnels muss auf die einfachste Weise nach dem Princip der Gravitation bewirkt und darnach der Tunnelsohle von der Mitte des Seetunnels nach beiden Küsten ein entsprechendes Gefälle gegeben werden.

3. Der Tunnel ist zweigeleisig und für gewöhnlichen Locomotivbetrieb herzustellen.

4. Die Gradiente der Einfahrtsrampen (d. i. der Tunnelstrecke vom Mundloch bis zum tiefsten Punkte des Tunnels) soll aus Betriebsrücksichten nicht steiler wie 1 : 80 sein.

5. Den militärischerseits zum Schutze gegen eine Invasion zu treffenden Massnahmen und Anlagen muss in erster Linie Rechnung getragen werden können.

An der Französischen Küste gestatten es die geologischen Verhältnisse, den Tunnel an jeder beliebigen Stelle der 2 Miles langen Strecke von östlich Ferne Mouron (woselbst im Jahre 1867 die Bohrung ausgeführt war) bis etwas westlich von Sangatte ausmünden zu lassen; die Gegend dort ist tiefliegend und flach und für fortificatorische Anlagen, sowie zum Anschluss an die Eisenbahnen nach Boulogne und Calais geeignet.

Wesentlich anders liegen die Verhältnisse auf der Englischen Küste.

Mit Ausnahme des tief eingeschnittenen Thales des Dourflusses liegt die ganze Küstenstrecke von östlich St. Margarets Bay bis westlich Shakespeares Clipp auf einer Längenausdehnung von 4½ Miles hoch und wird durch 200 bis 500 Fuss hohe Kalkklippen besäumt.

Trotz dieser der Herstellung der Tunnelrampe günstigen Configuration der Küste können für die Ausmündung des Tunnels nur 3 Punkte und zwar: a) im Thale des Flusses Dour bei Dover, b) hinter den Klippen nördlich von Folkestone und c) auf der Landzunge zwischen Abbots Cliff und Folkestone in Frage kommen. Da der Wahl der beiden letzten Ausmündungsstellen wesentliche militärische Bedenken entgegenstehen und ferner die daran angeschlossenen Tunnels wegen grösserer Länge theuerer sind, wie der im Dourthale mündende Tunnel, so hat letzteres von der Channel Tunnel Company vorgelegte Project die grösseren Chancen der Ausführung für sich.

Die Tunnelmündung im Dourthale kann in mässiger Höhe über Hochwasser angelegt werden, wodurch bei kürzester Gesammtlänge des Tunnels eine entsprechend flache Gradiente (1:80) für die Rampe erzielt wird, die Mündungsstelle kann ferner nach Belieben der Fachautoritäten innerhalb oder ausserhalb der Festungswerke von Dover gewählt und endlich vermittelst einer kurzen Verbindungsbahn an die London Chatham Dover Eisenbahn angeschlossen werden.

Der Seetunnel beginnt bei diesem Project bei Fan Hole, etwas westlich vom Leuchtthurm zu South Foreland, und geht in gerader Linie bis zu dem im Jahre 1876 hergestellten Bohrloch bei Sangatte, seine Länge beträgt, von Niedrigwasser zu Niedrigwasser beider Küsten gemessen, 20¾ Miles = 33,4 km. Practisch ist dieses die kürzeste in Frage kommende Tunnellinie, zumal auch der sich an den Seetunnel anschliessende Landtunnel der kürzeste ist; die Entfernung von Dover bis Fan Hole beträgt nämlich etwas über 2 Miles, eine Länge die eben genügt, um bei dem Fall des Landtunnels im Verhältniss von 1:80 für den Seetunnel bei Fan Hole die nöthige Tiefe im Kreidelager zu erreichen. Es ist angenommen, dass der Tunnel dieser Trace durch die oberen Schichten der unteren Kreideformation, welche keine Feuersteine eingeschlossen haben, etwa auf halber Höhe des 520 Fuss mächtigen Gesammtlagers geführt werden soll; müsste man aber die grössere Wasserdurchlässigkeit dieser Schichten fürchten, dann kann mit einer Mehrlänge von 1 Mile der Tunnel wenigstens auf ¾ seiner Gesammtlänge in den tiefsten Lagen des grauen Kalkes hergestellt werden.

Die Wassertiefe im Canal über der Tunnellinie beträgt etwa 160 Fuss.

Ventilation. Es würde, wenn überhaupt möglich, ganz ausserordentliche maschinelle Kraftanstrengungen und somit enorm hohe Betriebskosten veranlassen, wollte man den 21 Miles langen, mit gewöhnlichen Locomotiven betriebenen Canaltunnel als einen Raum ventiliren; theilt man aber den Tunnel in die durch die Gefälleverhältnisse im Tunnel schon markirten Abtheilungen, jede circa 5 Miles lang und ventilirt jede für sich, so verminderte sich die Schwierigkeit im hohen Masse und beschränkt sich die Ventilation eigentlich nur auf die beiden mittleren Theile, da die beiden äusseren Theile, wegen ihrer Ansteigung von 1:80 keiner künstlichen Luftcirculation bedürfen.

Zur Erläuterung der letzteren Angabe mag hervorgehoben werden, dass das Längenprofil des Seetunnels einem auseinander gezogenen lateinischen W ähnelt, die äusseren Schenkel bilden die Rampen mit dem Gefälle von je 1:80 und die inneren Schenkel die beiderseitigen vom Fusspunkte der Rampen zur Tunnelmitte im Verhältniss von 1:1000 ansteigenden Strecken; jeder Schenkel ist circa 5 Miles lang.

Der Haupttunnel ist kreisrund mit einem Durchmesser von 30 Fuss und 470 □Fuss Fläche über Schienenhöhe projectirt, unter den Schienen finden die Luftcanäle mit 106 □Fuss Querschnitt ihren Platz.

Besondere Entwässerungscanäle, jeder mit einem Gefälle von 1:1000 führen von dem tiefsten Punkte des Tunnels, dem Rampenfusse, das Wasser zu den Schöpfmaschinen an den beiden Küsten. Diese Entwässerungs- und Ventilationscanäle sind, um durch dieselben beim Bau des Tunnels alle Materialien befördern zu können, 17 Fuss im Durchmesser weit angenommen.

Wenn nun die Luft aus dem Entwässerungscanal mit einer Geschwindigkeit von 10 Miles pro Stunde aufgesogen wird, so resultirt daraus eine Luftbewegung von 2,4 Miles pro Stunde im Tunnel selbst, welche genügt um die Kohlenoxydgase und den Wasserdampf der 48 täglich den Tunnel passirenden Züge abzuführen.

Um die vorgenannte Ventilation im Tunnel zu bewirken, sind an beiden Küsten Pumpmaschinen von je 200 bis 230 Pferdekräften aufzustellen, deren Bau- und Betriebskosten bei den anderen Unkosten des Tunnels kaum in Betracht kommen. r.

Die internationale fachmännische Conferenz zu Bern,

betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Am 16. d. M. wurde zu Bern die internationale Conferenz zur Festsetzung von Normen für Erleichterung des Transits von Rollmaterial auf den Mitteleuropäischen Eisenbahnen eröffnet. Nach dem Verzeichniss der „Mitglieder der internationalen fachmännischen Conferenz, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen", sind die an der Conferenz betheiligten Staaten durch folgende Abgeordnete resp. Commissare vertreten:

Deutschland: Herr Geheime Oberregierungsrath Streckert, Mitglied des Reichseisenbahnamts, als Abgeordneter der Deutschen Regierung. Herr Geheime Baurath Stambke, als Commissar der K. Preussischen Regierung. Herr Mahla, Obermaschinenmeister der Bayerischen Staatseisenbahnen, als Commissar der K. Bayerischen Regierung. Herr Seiz, Obertransportinspector der Badischen Staatseisenbahnen, als Commissar der Grossherzogl. Badischen Regierung. Herr Oberbaurath v. Brockmann, als Commissar der K. Württembergischen Regierung. Herr Eisenbahndirector Wöhler, als Commissar für die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreich-Ungarn: Herr Regierungsrath Franz Kamper, Herr Oberinspector Dr. Lange von Burgenkron, als Abgeordnete des K. K. Handelsministeriums. Herr Stefan Verderber, Director bei den Ungarischen Staatsbahnen, als Abgeordneter der Ungarischen Regierung. Herr Kuhn, Namens

der K. K. priv. Staatsbahngesellschaft. Herr Wagner, Director der K. K. priv. Südbahngesellschaft.

Frankreich: Herr Luuyt, Oberingenieur, Mitglied des Comité für den technischen Eisenbahnbetrieb, als Abgeordneter der Franz. Regierung. Herr Ricour, Oberingenieur des Brücken- und Strassenbaues, Oberingenieur für das Material und den Zugkraftdienst bei den Franz. Staatsbahnen. Herr Ameline, Inspector des Materials und des Zugkraftdienstes bei der Franz. Westbahn. Herr Banderali, Ingenieur, Chef des Material- und Zugkraftdienstes der Franz. Nordbahn. Herr Salomon, Chef des Rollmaterialdienstes bei der Franz. Ostbahn. Herr Meüdt, Chef des Wagendienstes bei der Orléansbahn. Herr Boutmy, Oberingenieur des Rollmaterials bei der Bahn von Paris nach Lyon und dem Mittelmeer. Herr Balguerie, Ingenieur des Zugkraftdienstes bei den Südfranz. Bahnen.

Italien: Herr Commendatore Gabriele Bussi, Oberingenieur und Königl. Commissar für die Eisenbahnen in Oberitalien, als Abgeordneter der Italienischen Regierung. Herr Ingenieur Ritter Aurelio Fusarini, und Herr Ritter Luigi Bianco, Chef der Hauptabtheilung für die mechanischen Einrichtungen, Namens der Oberitalienischen Bahnen. Herr Ingenieur Ritter Saverio Agazzi, Chef des Material- und Zugkraftdienstes, und Herr Ingenieur Ritter Ermanno Orefice, Chef des Centralbureaus und des Bahnunterhalts, Namens der Römischen Bahnen. Herr Ingenieur Ritter Enrico Riva, Oberinspector des Materials bei den Süditalienischen Bahnen.

Schweiz: Herr Dapples, technischer Inspector der Schweizerischen Eisenbahnen, als Abgeordneter des Schweizerischen Bundesraths. Herr Dietler, Director der Gotthardbahn, und Herr Klose, Maschinenmeister der Ver. Schweizerbahnen, als Abgeordnete der Schweizerischen Eisenbahnconferenz.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 16. October 1882. (Ministerialerlass, betreffend die rechtzeitige Veröffentlichung der periodischen Fahrpläne. Kündigung Preussisch-Oesterreichischer Verkehre. Vorarbeiten für eine Secundärbahn nach Berlinchen. Graudenz-Culmsee. Lübeck-Travemünde [Eröffnung des Güterverkehrs]. Erbauung des Düsseldorfer Centralbahnhofes, einer zweiten Zahnradbahn auf dem Niederwald und einer Eisenbahn Osnabrück Brackwede. Die Berliner Stadtbahn: Vorortsverkehr; Neue Haltestelle am Thiergartenhof; Verbesserungen in den Eisenbahnwagen; „Die Studie", betreffend den Ausbau der Berliner Stadtbahn. Hoya-Eystrup. Erfurter Personenbahnhof. Elektrische Versuche zu Beleuchtungszwecken. Reichsgerichts-Entscheidungen. Rühmenswerthe That eines Eisenbahnsubalternen. Nachweisung der im Monat August beim Eisenbahnbetrieb vorgekommenen Unfälle.)

Von dem Minister der öffentlichen Arbeiten ist wiederholt darauf hingewiesen worden, dass auf eine rechtzeitige Veröffentlichung der periodischen Sommer- und Winterfahrpläne, und zwar mindestens 14 Tage vor der Einführung derselben, besonderer Werth gelegt werden müsse, und dass es daher unerlässlich sei, die bezüglichen Vorbereitungen demgemäss nach Möglichkeit zu beschleunigen. Indem der Minister die betreffenden Vorschriften in einem Circularerlass vom 5. d. Mts. erneut in Erinnerung bringt, bemerkt derselbe, dass es sich hierbei vor Allem darum handele, die für die Ausführung des Fahrplans erforderlichen geänderten Betriebsanordnungen so zeitig zu treffen, dass die ausführenden Organe hinreichend Zeit behalten, sich damit eingehend vertraut zu machen und dass etwaige Unklarheiten beseitigt werden könnten. Dieser Zweck könne aber u. A. nur dadurch erreicht werden, dass der betreffende Fahrplan nach der erfolgten Genehmigung zur Einführung nicht ohne zwingende Gründe abermals geändert werde, da sonst zu befürchten sei, dass hierdurch die Vorbereitungen zur Einführung des neuen Fahrplans gehemmt bezw. in Betreff der bereits getroffenen Massnahmen unheilvolle Verwirrungen hervorgerufen würden. Es werde daher den sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen wiederholt zur dringenden Pflicht gemacht, sich über die für den durchgehenden sowie für den Localverkehr wünschenswerthen Aenderungen des Fahrplans rechtzeitig zu informiren und den etwa betheiligten übrigen Eisenbahnverwaltungen hiervon vor den bezüglichen allgemeinen und besonderen Fahrplanconferenzen Kenntniss zu geben, damit in diesen Conferenzen eine Einigung über die einzelnen Fahrplanänderungen erzielt werden könne und nachträgliche Aenderungen vermieden würden. In letzterer Beziehung empfehle es sich, in geeigneter Weise darauf hinzuwirken, dass andere Behörden und das Publikum etwaige Wünsche rechtzeitig zur Sprache brächten, und zu dem Zweck letzteres davon in Kenntniss zu setzen, dass nach der demnächstigen Aufstellung des Fahrplanes eingehende Anträge in diesem nicht mehr Berücksichtigung finden könnten. Wenn daher nicht besonders wichtige Gründe vorlägen und die Aenderung eines Zuges nicht innerhalb eines Eisenbahn-Verwaltungsbezirkes ohne wesentliche Aenderung anderer Züge bewirkt werden könne oder eine Einigung mit den etwa betheiligten Verwaltungen nicht bereits herbeigeführt sei, hätten sich die Eisenbahnverwaltungen in Zukunft der Anträge auf nachträgliche Aenderung des bereits zur Einführung genehmigten betreffenden Sommer- bezw. Winterfahrplans zu enthalten und diese zu späterer Verfolgung zurückzulegen. Seitens des Ministers werde in Zukunft, wenn nicht ganz besonders wichtige Gründe für eine Ausnahme vorlägen, derartigen Anträgen, welche später als vier Wochen vor dem bezüglichen Einführungstermin, also nach dem 1. Mai bezw. 15. September eingehen, erst für die Zeit nach dem Beginn der betreffenden Fahrplanperiode, also nach dem 1. Juni bezw. 15. October, nähergetreten werden.

Die Preussische Staatsbahnverwaltung hat laut Berichten aus Wien der Nordwestbahn und Elbethalbahn die gesammten directen Tarife gekündigt. Nach weiteren Nachrichten von dort sollte sich sogar die Kündigung auf alle Oesterreichischen Bahnen erstrecken und behufs eines Verständigungsversuchs bereits zum 17. d. Mts. eine Conferenz der betheiligten Bahnverwaltungen nach Dresden einberufen seien. Nach Informationen des „Berl. Actionär" sind diese Nachrichten ungenau bezw. übertrieben.

Von einer Kündigung der sämmtlichen directen Tarife zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn sei gar keine Rede. Dagegen habe allerdings die Oesterreichische Nordwestbahn Veranlassung genommen, einzelne, ihr vielleicht unbequeme Bestimmungen des Deutsch-Oesterreichischen und resp. des Deutsch-Ungarischen Tarif-Verbandvertrages mit Schluss dieses Jahres zu kündigen. Seitens der Preussischen Bahnen sei diese Kündigung acceptirt, selbstverständlich aber in dem Sinne, dass nicht blos die bemängelten Bestimmungen, sondern die ganzen Verträge zum 1. Januar 1883 ausser Wirksamkeit treten.*) Wie sich die Angelegenheit weiter entwickeln werde, müsse die Zukunft lehren. Die Conferenz in Dresden sei nichts Anderes, als die gewöhnliche Verbandsconferenz, keineswegs eine ad hoc zusammentretende Conferenz, wobei selbstredend nicht ausgeschlossen sei, dass die Angelegenheit dort discussive zur Sprache komme, vielleicht auch ein Weg zur Verständigung angebahnt werde. Wenn übrigens in Wiener Blättern und Depeschen bereits von einer „eventuellen diplomatischen Intervention bei der Deutschen Regierung" gefabelt werde, „weil die Massnahmen der Preussischen Staatsbahnen dem Oesterreichischen Handelsvertrag zuwiderlaufen sollen", so beweise das nur eine Unkenntniss des betreffenden Vertrages. Die in Betracht kommende Vertragsstelle (Art. 16 al. 2) laute wörtlich: „Die vertragenden Theile verpflichten sich, dahin zu wirken, dass durch die beiderseitigen Bahnverwaltungen directe Expeditionen oder directe Tarife im Personen- und Güterverkehr, soweit dieselben von beiden Theilen als wünschenswerth bezeichnet werden, zur Einführung gelangen." Diese Bestimmung erleide offenbar auf den vorliegenden Fall keinerlei Anwendung.

Die Genehmigung zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Berlinchen zum Anschluss an die Stargard-Cüstriner Eisenbahn ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten dem von dem Kreistage zu Soldin gewählten Comité zu Händen des Rittergutsbesitzers und Kreisdeputirten Karbe-Adamsdorf und des Rittergutsbesitzers und Ritterschaftsraths von Klitzing-Diekow ertheilt worden. Wir erwähnen bei dieser Gelegenheit einer der „Voss. Z." zugegangenen Meldung aus Soldin, der zufolge die erst seit

*) Die „Presse" sagt erläuternd zu den jüngst erfolgten Verkehrskündigungen Folgendes: „Zunächst liegen zwei Kündigungen von Tarifverbänden vor, welche mit dem Vorgehen der Preussischen Bahnen gegen die Nordwestbahn in keinem Zusammenhange stehen. Es ist dies erstens die seitens der Deutschen Bahnen notificirte Kündigung der Tarifverbände für den Oesterreichisch-Ungarisch-Galizisch-Rumänischen Verkehr, eine Vereinbarung, an der sämmtliche Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen betheiligt sind; zweitens die seitens der Ungarischen Staatsbahnen erfolgte Kündigung der Verbände für den Verkehr nach Oesterreich und Deutschland. Hierzu kommt nun jenes Ereigniss, welches die Börsen so sehr irritirt hat. Die Oesterreichische Nordwestbahn hat den Preussischen Bahnen einen Theil des Statuts für Laube, d. h. jene Begünstigungen, welche sie denselben für den Umschlagsplatz Laube eingeräumt hatte, gekündigt, weil die Preussischen Bahnen bezüglich der Umschlagsplätze Regensburg und Passau nicht die gleichen Begünstigungen einräumen wollten. Die Verwaltungen der Preussischen Staatsbahnen haben diese Massnahme der Nordwestbahn mit der Kündigung der directen Tarifverbände, insbesondere für Prag, Wien und den Transitverkehr nach Ungarn beantwortet. Alle diese Kündigungen haben den Termin 1. Januar 1883." — Wie die „N. Fr. Pr." hört, hat bereits zwischen der Nordwestbahn und den anderen Oesterreichischen Bahnen, welche an dem Verbandverkehr mit den Preussischen Staatsbahnen betheiligt sind, eine Besprechung stattgefunden, um die in der Dresdener Conferenz am 17. und 18. d. Mts. zu beobachtende Haltung festzustellen. Diese Conferenz hat wieder ein positives Resultat nicht ergeben, da die Vertreter sämmtlicher Bahnen die Mittheilungen der Nordwestbahn nur zur Kenntniss nahmen, um die Entscheidung ihrer Verwaltungen darüber einzuholen.

kurzer Zeit auf der Stargard-Cüstriner Bahn eingelegten Güterzüge bis auf Weiteres des nachgelassenen Güterverkehrs wegen wieder eingestellt wurden.

Die landespolizeiliche Abnahme der Strecke Graudenz-Culmsee (Weichselbahn) hat soeben stattgefunden. Bei dieser Gelegenheit sei bemerkt, dass an der Hoffnung festgehalten wird, die ganze Weichselstädtebahn bis Marienburg am 15. August 1883 dem Verkehr übergeben zu können. Das Gleiche dürfte mit der Strecke Laskowitz-Konitz der Fall sein.

Am 15. d. Mts. wurde die Zweigbahn Lübeck-Travemünde, welche der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft untersteht und seit 1. August d. J. bereits für Personenverkehr in Betrieb steht, auch für den Güterverkehr eröffnet. (Siehe Bekanntmachung S. 1043.)

Mit der Oberleitung des Baues des Düsseldorfer Centralbahnhofes, für welchen bekanntlich vom Abgeordnetenhause eine Summe von 17 Millionen Mark bewilligt worden ist, ist mittelst Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten der Herr Regierungs-Baumeister Rosskothen zu Deutz, der Erbauer des dortigen, vor Kurzem eröffneten Bahnhofes, betraut worden. Der Termin zur landespolizeilichen Prüfung des Projectes ist auf den 21. d. Mts. anberaumt, so dass der Beginn der Bauausführung — nach Beendigung der dringendsten Grunderwerbs-Verhandlungen — zu erwarten steht.

Behufs Erbauung einer zweiten Zahnradbahn auf den Niederwald hat die Gemeinde Assmannshausen einen Vertrag mit Herrn Hauptmann a. D. Sennecke aus Wiesbaden abgeschlossen, die Gemeinde stellt das ihr zugehörige Gelände unentgeltlich, erhält dagegen pro Jahr 1 800 *M.* Pacht.

Behufs Erbauung der Eisenbahn Osnabrück-Brackwede (siehe No. 63 S. 832) hat eine Sitzung des bestehenden Comités stattgefunden. Das Ministerium hat als Vorbedingung für den Bau der 47,20 km langen Strecke für Grunderwerb und Zuschuss die Summe von 390 000 *M.* gefordert. Es wurde beschlossen, die Stadt Osnabrück solle dem Ministerium gegenüber die Garantie für die 22,50 km lange Hannoversche Strecke mit 186 000 *M.* und Bielefeld dagegen für die 24,70 km lange Westfälische Strecke mit 204 000 *M.* übernehmen. Zu diesem Beschlusse ist noch die Genehmigung der betr. städtischen Collegien erforderlich; dieselbe wird jedoch nicht bezweifelt.

Auf der Berliner Stadtbahn wird vom 15. d. M. an zwischen den Ostbahnstationen Lichtenberg, Caulsdorf, Hoppegarten, Neuenhagen und Fredersdorf einerseits und der Berliner Stadtbahn andererseits ein Vorortsverkehr eingerichtet werden. Besondere Vorortszüge gehen indess nur bis und von Lichtenberg, während von und nach Caulsdorf, Hoppegarten, Neuenhagen und Fredersdorf die gewöhnlichen Personenzüge zu benutzen sind. Letztere vermitteln auch den Verkehr von und nach Lichtenberg neben den dort kursirenden Vorortszügen. Vom genannten Tage werden daher auch für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Lichtenberg-Fredersdorf und den Haltestellen der Stadtbahn Jannowitzbrücke, Börse, Lehrter Bahnhof, Bellevue, Zoologischer Garten und Charlottenburg directe Billets ausgegeben werden, bei welchen auf dem Schlesischen Bahnhof ein Uebergang auf bezw. von den Stadtbahn-Localzügen stattfindet. Arbeiter-Tages- und Wochenbillets werden ebenfalls im Verkehre zwischen genannten Vororten und den Stadtbahnstationen und Haltestellen zum Verkauf gestellt. Zu den Externzügen findet in diesem Verkehr auf den genannten Vororten wie auf den Stationen der Stadtbahn, ingleichen auch bei den Vorortzügen im Verkehr mit Berlin-Schlesischer Bahnhof eine ordnungsmässige Abfertigung des Gepäcks statt. Gleichzeitig tritt auch eine Ermässigung der Fahrpreise ein. — Die Stadtbahn wird, nachdem der Kaiser seine Genehmigung ertheilt hat, eine neue Haltestelle mit Wartehalle am Thiergartenhof erhalten. Die „Nationalztg." erfährt, die dazu erforderliche Bausumme im Betrage von ½ Million Mark sei bereits angewiesen. Die Genehmigung sei vornehmlich mit Rücksicht auf die Studirenden der polytechnischen Hochschule und auf die zum Besuch der Artillerie- und Ingenieurschule commandirten Offiziere erfolgt. — Die Wagen der Berliner Stadtbahn erhalten durch Anbringung von inneren Thürgriffen eine wesentliche Erleichterung für das Publikum beim Aus- u. Einsteigen. Der Passagier wird in die Lage versetzt, die Thüren nach dem Betreten des Coupées von Innen zu schliessen und auch bei dem Verlassen des Coupées zu öffnen, ohne zu diesem Zwecke das Fenster zu öffnen und nach dem äusseren Thürgriffe zu greifen oder die Hilfe des auf den Stationen vorhandenen Personals in Anspruch zu nehmen. Im erhöhten Masse wird sich indessen die Zweckmässigkeit der neuen Einrichtung beim Eintritte der Heizperiode erweisen. Bis dahin hofft man sämmtliche Wagen der Stadtbahnzüge mit derartigen inneren Thürgriffen zu versehen und wird das Offenlassen der Coupéefenster und die hierdurch unvermeidliche Abkühlung der Innenräume der Wagen sowie der sehr empfindliche Luftzug aufhören. Alsdann wird auch die Beheizung dieser Räume — Luftheizung — zur Wirkung kommen können. Wenn diesen Vorzügen gegenüber von verschiedenen Seiten als Nachtheil hervorgehoben worden ist, dass die neue Einrichtung der inneren Thürgriffe für die Passagiere leicht gefährlich werden könne, so muss zunächst darauf hingewiesen werden, dass eine unabsichtliche Drehung der Griffe durch die über denselben angebrachten Schutzbügel soweit als thunlich unmöglich gemacht worden ist, einer missbräuchlichen und daher gefährlichen Benutzung der Thürdrücker (welche übrigens als Bahnpolizei-Contravention der Bestrafung unterliegt) kann aber durch die Construction der letzteren nicht vorgebeugt werden. Bei der Wahl der Construction sind auch die anderweitig (unter Anderm auf der Londoner Stadtbahn) mit ähnlichen Einrichtungen gemachten Erfahrungen in Betracht gezogen worden. — Hinsichtlich des auch von uns in No. 79 S. 1009 erwähnten Aufsatzes des Dr. H. v. Ritgen im nichtamtlichen Theil des „Centralblatts der Bauverwaltung" über den Ausbau der Berliner Stadtbahn theilt die „Nordd. A. Z." offiziös mit, dass dieser Artikel jedes amtlichen Charakters entbehre und lediglich eine private Studie seines Verfassers sei.

Aus dem Berichte der Hoya-Eistruper Eisenbahngesellschaft, welcher der am 30. v. M. in Hoya abgehaltenen ersten Generalversammlung über die Zeit vom 1. December 1881 bis 31. März 1882 erstattet wurde, heben wir hervor, dass die Bahn seit dem 26. November v. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist. Die Kosten der Bahn von Hoya nach Eystrup incl. Grunderwerb und Betriebsmittel waren auf rund 350 000 *M.* veranschlagt. Es erfolgte die Concession bei der auf 260 000 *M.* reducirten Summe; allein bei der landespolizeilichen Feststellung der Linie wurde die Stempellakebrücke von 30 m Länge auf 40 m Länge vereinbart und dadurch eine Ueberschreitung des sehr mässigen Grundcapitals um etwa 20 000 *M.* verursacht. Die Generalversammlung ermächtigte den Vorstand, im Bedarfsfalle zu einer Anleihe bis 20 000 *M.* die Genehmigung des Ministers einzuholen.

Die sämmtlichen Personenzüge der Bahnstrecke Sangerhausen-Erfurt verkehren seit 15 d. M. zu Erfurt nicht mehr vom provisorischen Personenbahnhof vor dem Schmidtstädter Thor, sondern vom Thüringer Personenbahnhof und findet zu den genannten Zügen auf Letzterem auch die Gepäck-, Eilgut- und Viehabfertigung statt. Der provisorische Personenbahnhof vor dem Schmidtstädter Thor wird von diesem Tage ab für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Viehverkehr geschlossen.

Die Elektricität als Leuchtkraft in den Dienst des Bahnbetriebs zu stellen, bleibt fortgesetzt Gegenstand eingehendster Bemühungen. Der „Hannoversche Courier" lässt sich diesbezüglich aus München schreiben: „Heute Abend fand die zweite Probefahrt auf der zur Verfügung gestellten Bahnstrecke mit einem Zuge von etwa 12 Wagen statt. Die Maschine trug die „elektrische Sonne von Sedlaczek", gespeist von einer auf dem Dampfkessel der Locomotive stationirten Dynamomaschine von Schuckert, während die Waggons von „Edison-Lampen" à 8 Normalkerzen erhellt wurden. Den Strom für die letzteren lieferte der auf einem angehängten Güterwagen befindliche sogen. Beleuchtungswagen von Schuckert, fabricirt von Messspalert & Co. in Nürnberg. Es ist ein nach jeder Richtung hin durchschlagender Erfolg zu verzeichnen." (Ueber die „elektrische Sonne an der Locomotive" von Sedlaczek haben wir bereits ausführliche Mittheilung gebracht, s. Jahrg. 1881 No. 94 S. 1347 und Jahrg. 1882 S. 53. Die Red.)

Das „Justiz-Ministerial-Blatt" veröffentlicht ein Erkenntniss des Reichsgerichts vom 1. October 1881, betreffend die Entschädigungspflicht der Eisenbahnen wegen eines in Folge der nicht gehörigen Unterhaltung von Brückengeländern durch scheu gewordene Pferde entstandenen Schadens. Dem Erkenntnisse liegt folgender Thatbestand zu Grunde: Als ein Fuhrwerk des Klägers sich auf einer über die Ostbahn führenden Ueberfahrt befand, wurden die Pferde durch das Herannahen zweier Locomotiven von Osten her und durch das hierdurch erregte brausende Geräusch scheu und drängten auf das westliche Brückengeländer zu. Dieses wurde wegen seiner Schwäche und mangelnden Befestigung zertrümmert, und das Gespann stürzte mit dem beladenen Wagen auf den Bahnkörper hinab, wodurch der Tod eines Pferdes herbeigeführt wurde. Der Appellationsrichter hatte den Anspruch des Klägers auf Entschädigung für den Verlust des Pferdes für begründet erklärt, sowohl nach dem § 14 wie nach dem § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Das Reichsgericht hat die Nichtigkeitsbeschwerde zurückgewiesen, weil das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 ebenso auf die Staatsbahnen wie auf die Privatbahnen Anwendung finde, auch anzunehmen sei, dass der § 25 den Eisenbahnunternehmer jedenfalls dann zum Ersatze verpflichte, wenn der Schaden bei einer Bewegung von Transportmitteln auf der Bahn entstanden sei, und derselbe mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs in Zusammenhang stehe. Von diesem Gesichtspunkte aus könne es nicht als rechtsirrthümlich angesehen werden, wenn der Appellationsrichter den § 25 a. a. O. für anwendbar auf den vorliegenden Fall erklärt habe. Nach der thatsächlichen Feststellung sei der Unfall dadurch herbeigeführt, dass die Pferde auf der Ueberfahrt über die Bahn in Folge des Herannahens zweier Locomotiven scheu geworden seien. Es habe also eine Bewegung von Transportmitteln, eine Beförderung auf der Bahn in diesem Sinne stattgefunden. Hierdurch sei der Unfall herbeigeführt. Derselbe stehe auch insofern mit der besonderen Gefährlichkeit des Eisen-

bahnbetriebs in Zusammenhang, als wegen der Schnelligkeit, mit welcher die Locomotiven heranfahren und wegen des damit verbundenen starken und ungewöhnlichen Geräusches die Pferde vor den in unmittelbarer Nähe befindlichen Fuhrwerken sehr leicht scheu würden.

Als eine andere für das Eisenbahnwesen wichtige reichsgerichtliche Entscheidung wird im „Reichsanzeiger“ Folgendes mitgetheilt: Ein Eisenbahn-Güterexpedient, welcher einen Frachtbrief, in dem ein geringeres Gewicht, als die Frachtgüter haben, angegeben war, absichtlich zum Nachtheil der Eisenbahn-Verwaltung annimmt oder selbst eine derartige geringere Gewichtsangabe im Frachtbriefe herbeiführt, ist, nach einem Urtheil des Reichsgerichts, I. Strafsenats, vom 10. Juli d. J., wegen Untreue zu bestrafen.

Ueber die rühmenswerthe That eines Eisenbahnsubalternen berichtet das „Kieler Tageblatt“: Im Juli d. J. sah der Maschinenführer Scheelk aus Flensburg beim Passiren des Zuges über den Munketoft ein Kind auf dem Geleise stehen, offenbar den Zug erwartend. Das Bremsen des Zuges war nicht hinreichend, um den Zug rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Er überliess dem Heizer die Maschine und kletterte auf den Puffer, von wo er, mit der einen Hand sich haltend, mit der andern das Kind ergriff und zur Seite warf. Von der Verwaltung der Altona-Kieler Bahn ist ihm für seine aufopfernde That ein Anerkennungsschreiben nebst einer Gabe in Geld, von der Regierung in diesen Tagen die Medaille für Rettung aus Gefahr zur Theil geworden.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat August d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 5 Entgleisungen auf freier Bahn, 15 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 142 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 154 Personen verunglückt, sowie 20 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 80 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 19 454 295 überhaupt beförderten Reisenden 10 verletzt (hiervon entfallen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinische) 5 Verletzungen und auf die Badischen Staatseisenbahnen, die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, die Württembergischen Staatseisenbahnen und die Bahnstrecken in den Bezirken der Königlichen Eisenbahn-Directionen Hannover und Frankfurt a/M. je 1 Verletzung); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 19 getödtet und 56 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 2 getödtet und 21 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 15 getödtet und 16 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 14 Personen getödtet und 1 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 24 050,14 Kilometer Betriebslänge und 636 600 993 geförderten Achskilometern) 124 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinische) (21), Berlin (15) und die Oberschlesische Eisenbahn (19), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf der Oberschlesischen Eisenbahn, den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinische) und den Badischen Staatseisenbahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 4 100,79 km Betriebslänge und 66 470 921 geförderten Achskilometern) 15 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Hessische Ludwigsbahn (6), die Rechte-Oder-Ufer-Bahn (4) und die Werrabahn (2), auch verhältnissmässig sind auf den vorgenannten Eisenbahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen. Auf den C. Kleineren Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 137,64 km Betriebslänge und 9 521 924 geförderten Achskilometern) sind Verunglückungen nicht zu verzeichnen gewesen.

Von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahnverwaltung ist am 5. October cr. die zwischen den Bahnhöfen Fröbel und Beuthen bei Blockstation Bude No. 71 der Linie Breslau-Stettin auf Kosten des Besitzers von Klein-Tschirnau eingerichtete Ladestelle Klein-Tschirnau, welche eine nutzbare Geleislänge von 25 m hat, für Massengüter dem Betriebe übergeben worden.

Bayerische Staatsbahnen.

Eröffnung neuer Haltestellen. Mit dem 15. October werden und zwar zunächst in provisorischer Weise für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck folgende Haltestellen eröffnet:

1. Lohr Stadt zwischen den Stationen Lohr und Rodenbach,
2. Lamerdingen zwischen den Stationen Westererringen und Buchloe,
3. Töging zwischen den Stationen Mühldorf und Neuötting.

Bis zur Ausgabe neuer Kilometerzeiger sind den Entfernungen der nächstgelegenen Nachbarstationen folgende Entfernungen zuzuschlagen: Rodenbach 5 km, Lohr 2 km, Westererringen 5 km, Buchloe 7 km, Mühldorf 6 km, Neuötting 7 km, je nachdem die Entfernung in der einen oder anderen Richtung ermittelt werden soll.

Control- und Kassenwesen der Pennsylvaniabahn.

Eine in der „Railroad Gazette“ vom 1. September d. J. enthaltene genaue Beschreibung des Rapport-, Abrechnungs- und Kassenwesens der Pennsylvaniabahn zeigt eine ziemlich genaue Uebereinstimmung des Verfahrens dabei mit dem der Deutschen Bahnen. Eine wesentliche Abweichung hiervon besteht darin, dass die Frachtbriefe (manifests) von der Absendestation mit Copirtinte doppelt ausgestellt werden; ein Exemplar behält die Station, das andere wird mit den Rapporten an die Controle (auditors office) eingesandt und bildet die Grundlage zur Prüfung und Festsetzung derselben. Ob auch die Frachtkarten (way-bills) mit an die Controle gelangen, ist aus der Beschreibung nicht ersichtlich.

In den Rapporten sind Gewicht und Einnahmen getrennt für gewisse Kategorien von Gütern, z. B. für Wald-, Bergwerks-, Landwirthschaftsproducte; Fabrikate (incl. Petroleum, Eisen etc.); diese Trennung ist sogar in einigen Staaten, z. B. Ohio, gesetzlich vorgeschrieben. Die Haupt-Monatsrapporte (nur grössere Stationen liefern auch Tagesrapporte ein) müssen von dem Expeditionsvorsteher selbst unterzeichnet und als richtig bescheinigt werden.

Die Einnahmeüberschüsse werden täglich an die betreffende Districtbank abgeführt mit einem Ablieferungsschein, welcher zweckmässiger Weise die vollständigen Daten des voraufgegangenen ebenfalls enthalten muss. Die Bank muss täglich an den Schatzmeister (the treasurer) in gleicher Weise die Geldsendungen melden. Letzterer bucht nach den geprüften und von den prüfenden Beamten bescheinigten Rapporten die Soll- und nach den Meldungen der Bank die Ist-Einnahme; Ausgaben darf er nur leisten nach Anweisung des Controleurs (comptrollers), welcher bei der Pennsylvaniabahn dritter Vicepräsident ist. Aus letzterem Grunde ist auch das Rechnungs-(accounting-)Departement keinem Andern untergeordnet. Es obliegt ihm die Verantwortlichkeit für die Richtigkeit aller Zahlungen, welche der Schatzmeister nur gegen von dem Rechnungsamt gezeichnete Anweisungen leisten darf. Die Richtigkeitsbescheinigung durch die Abtheilungsvorstände, Rechnungs-(calculator-)Beamten ist nicht wesentlich anders eingerichtet, als hier.

Dem Rechnungsdepartement ist ein besonderer Beamter beigegeben, welcher über alle fälligen Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaft Buch zu führen hat. Derselbe hat jeden vorgelegten Wechsel zu prüfen und bei Richtigbefund zu attestiren, wonächst der Comptroller die Zahlungsanweisung unterzeichnet.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Kohlenverkehr mit Niederland. Am 15. October cr. tritt mit Gültigkeit bis zum 1. Mai 1883 für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlen-Briquets in Sendungen von 50 000 kg von Liblar nach Amsterdam via Venlo-Eindhoven ein Ausnahme-Frachtsatz von 51,80 ℳ pro 10 000 kg in Kraft. Köln, den 12. October 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1913)

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Zu den Deutsch-Belgischen Tarifheften II und III treten am 1. November cr. die Nachträge IV in Kraft.

Dieselben enthalten ausser Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, der Ermässigung der Frachtsätze für die Station Antwerpen (Sud) bezw. Antwerpen (Sud) transit, anderweitiger Frachtsätze sowie anderer Benennung einiger Belgischer Stationen, der Aufhebung der Ausnahme-Frachtsätze für Flachs, Hanf und Hanfstroh für den Verkehr von Thorn im Nachtrag III, worüber bereits unterm 13. Juli a. cr. Bekanntmachung erlassen wurde, auch die Erhöhung der Frachtsätze für die Station Ronneburg der Königlich Sächsischen Staatsbahn und Dudzeele der Belgischen Staatsbahn.

Letztere treten jedoch erst am 15. December cr. in Kraft. Köln, den 12. October 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1914)

Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. Am 1. December d. J. tritt an Stelle des Ungarisch-Deutschen bezw. Ungarisch-Niederländischen Holztarifes vom 1. Juni 1881 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Derselbe enthält theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze sowie die Aufnahme neuer Stationen.

Gleichzeitig werden verschiedene Stationen, darunter diejenigen der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, aus dem rubrizirten Verbande eliminirt.

Druckexemplare sind vom 1. November cr. ab auf den Verbandstationen zum Preise von 0,50 ℳ käuflich zu haben; bis dahin ertheilt nähere Auskunft das Verkehrsbureau der unterzeichneten Königlichen Direction. Breslau, den 13. October 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Verbandsverwaltungen. (1915)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Am 20. October cr. tritt zum Tarifheft 1 des vorgenannten Tarifs ein zwölfter Nachtrag in Kraft, welcher ausser den bereits mit Gültigkeit vom 25. August cr. publicirten geänderten Frachtsätzen für Berlin noch directe Frachtsätze für Getreide etc mit den Stationen Gross-Zschocher, Grünhainichen, Capell i/S., Langenberg, Meerane, Mehltheuer, Mittweida, Netzschkau, Nossen, Plauen i/V. (unt. Bahnhof), Pockau-Lengefeld, Priestewitz, Ronneburg, Rosswein, Schmöllen i. S. A., Tharandt, Waldenburg in Sachsen, Waldkirchen, Wolkenburg und Zschoppau der Sächsischen Staatsbahn enthält.

Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Breslau, den 12. October 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen. (1916)

Rohzucker-Verkehr Böhmen-Belgien. Die Rohzucker-Tarife vom 1. Februar beziehungsweise 15. October 1881 von Stationen der Böhmischen West-, Buschtêhrader-, Kaiser Franz-Josef-, Oesterreich. Staats-, Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Stationen der Belgischen Bahnen bleiben bis zum 1. November d. J. in Kraft. Köln, den 13. October 1882. Königliche Eisenbahndirectien (linksrheinische). (1917)

Directionsbezirk Berlin. Für die zwischen den Stationen Frankfurt a/O. und Lebus belegene Haltestelle Grube Vaterland kommen am **15. d. Mts.** im diesseitigen Localverkehr besondere Tarifsätze für den Stück- und Wagenladungsgüterverkehr mit den Stationen des diesseitigen Bezirks, excl. der Märkisch-Posener und Cottbus-Grossenhainer Strecke, zur Einführung. Die für die Stationen Peitz, Cottbus, Grossenhain und Elsterwerda der Halle-Sorau-Gubener bezw. Berlin-Dresdener Bahn zur Einführung gelangenden Sätze kommen von demselben Tage ab auch für die gleichnamigen Stationen der Cottbus-Grossenhainer bezw. Berlin-Anhaltischen Bahn im Preussisch-Sächsischen Verbandverkehre zur Anwendung.

Ueber die Höhe der fraglichen Tarifsätze wird von dem Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnen hier, Bahnhof Alexanderplatz, und den betreffenden Güterexpeditionen Auskunft ertheilt. Berlin, den 12. October 1882. Kgl. Eisenbahndirection. (1918)

Mit Giltigkeit vom 20. d. Mts. bis 1. Juni 1883 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehre zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer, Prag-Duxer und der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, dann der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Niederländischen Staatsbahnen und der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft andererseits in Wirksamkeit, durch welchen der bezügliche Ausnahmetarif vom 1. November 1881 sammt Nachtrag 1 vom 5. Februar 1882 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich. Die Generaldirection der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. (1920)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburgische Wilhelmsbahn. Die Frachtsätze des Theils III Tarifheft No. 1 vom 1/1. 80 und des Nachtrages III zu demselben vom 1/9. 81 für den Getreideverkehr im Süddeutschen Verbande für diejenigen Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Stationen, welche in die neuen Tarife vom 1. bezw. 20/9. cr. für den gleichen Verkehr nicht aufgenommen sind, treten mit Ende November cr. ausser Kraft. Kaiserliche General-Direction. (1921)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Personen- und Gepäcktarif gelangt mit sofortiger Gültigkeit bezw. mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab der 9. Nachtrag zur Ausgabe, welcher directe Billetpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr von und nach Lippstadt sowie von und nach Charlottenburg enthält. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, bei welchen auch der qu. Nachtrag zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu haben ist. Erfurt, den 11. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1922)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Am 20. October cr. tritt für den Vieh- etc. Verkehr ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben werden aufgehoben:

1. Der Tarif vom 1. März 1880 nebst Nachträgen,
2. Die im Tarif für den Stettin-Berlin-Thüringischen Vieh- etc. Verkehr vom 1. April 1880 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Berliner Staatsbahnhöfe und Ringbahnstationen.

Soweit in den genannten beiden Tarifen niedrigere Sätze bestehen, bleiben dieselben bis zum 1. December cr. in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs sind à 0,50 Mark bei den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 10. October 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1923)

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn. Mit dem 15. October cr. erscheint eine neue Ausgabe des Local-Gütertarifs Theil II unter Berücksichtigung aller bis dahin eingetretenen Abänderungen und Ergänzungen.

Weiter enthält der Tarif:

1. Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Haltestellen der Secundärbahn Malchin-Waren und sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Hauptbahn, erweiterte Frachtsätze für den Verkehr der Haltestelle Zachun und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Zuckerrüben etc.
2. Bestimmungen betreffend
   a) die Beförderung von Milch, Bier in Fässern, Brod, frischem Obst und leer zurückgehenden Milchgefässen mit den Personenzügen zu den einfachen Frachtstückgutsätzen,
   b) die frachtfreie Rückbeförderung leerer Metallcylinder und Bassins beim Transport von Säuren, Theer etc. und
   c) die Beförderung der Begleiter von Fischbrutsendungen etc.

Der Tarif für die Nebengebühren hat namentlich bezüglich des Lagergeldes und der Wagenstrafmiethe, sowie des Krahngeldes wesentlichere Ermässigungen erfahren.

Exemplare des Tarifs können zum Preise von 0,75 ℳ bei den Güterexpeditionen entnommen werden. Schwerin, den 12. October 1882. Die Direction. (1924)

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Mit dem 15. October cr. wird unsere Haltestelle Dt. Damerau für den Local-Güterverkehr eröffnet. Es kommen gemäss den Bestimmungen sub I 1 des Nachtrags III zum Local-Gütertarif vom 1. Januar 1878, gültig vom 8. Juni cr., für den Verkehr zwischen Dt. Damerau und Marienburg die Frachtsätze der Station Mlecewo und zwischen Dt. Damerau und den anderen diesseitigen Stationen die Frachtsätze der Station Marienburg in Anwendung; die mit einem Stern versehene Anmerkung auf Seite 2 des vorerwähnten Tarifes kommt hiernach in Wegfall. Danzig, den 13. October 1882. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (1925 J)

Mit dem 15. d. M. wird die Station Bremen-Neustadt in den Staatsbahn-Güter-Verkehr zwischen Oldenburgischen und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie in den Friesisch-Westfälischen und Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verbands-Güter-Verkehr unter Anwendung der jeweilig für Bremen (Oldenburg) geltenden Tarifsätze und Instradirungsvorschriften und mit Beschränkung des directen Verkehrs auf Eilgut und Wagenladungen einbezogen. Oldenburg, 1882 October 12. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirection. (1926)

Grand Central Belge. L'Administration du Chemin de fer Grand Central Belge vient d'apporter des Additions et des Modifications aux tarifs spéciaux No. 3 I, 58 I et 20 Z, applicables aux transports de marchandises etc., en Service intérieur. Bruxelles, le 13. Octobre 1882. Le Directeur du Service Commercial. (1927)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. November cr. tritt ein Ausnahmetarif für Grosshornvieh in Wagenladungen von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wien (St. Marx) in Kraft, dessen Frachtsätze pro qm Ladefläche der zur Verwendung gelangenden Wagen in Berechnung gezogen werden. Wien, den den 13. October 1882. Für den General-Secretär: Dietzschold. (1928)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. November d. J. tritt ein Nachtrag III zum Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wirksamkeit, enthaltend die Preise sämmtlicher für die Linien der genannten Verwaltung giltigen Tour- und Retourbillets, sowie die Preise der in der Relation Floridsdorf-Wien und retour bestehenden Schülerkarten. Wien, den 13. October 1882. Für den General-Secretär: Dietzschold. (1929)

Am 1. November cr. tritt zu dem im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg bestehenden Ausnahmetarife vom 1. Juli 1882 ein Nachtrag (I) in Kraft, enthaltend: Ergänzungen des Zechenverzeichnisses, anderweite, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach Stationen der Berlin-Hamburger, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und Berichtigungen. Verkaufspreis 5 ₰. Köln, den 11. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1930)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. December 1882 neuen Stils tritt der Anhang I zum Gütertarif des rubricirten Verbandes ausser Kraft und wird voraussichtlich vom gedachten Tage ab ein besonderer Tarif mit billigeren

Sätzen an dessen Stelle treten. Bromberg, den 11. October 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1931 J)

Mit dem 20. October 1882 tritt im Deutsch-Polnischen Eisenbahn-Verbande für die Beförderung von Kartoffeln bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen, zwischen den Stationen Warschau und Ruda-Guzowska der Warschau-Wiener Eisenbahn, Lodz der Lodzer Fabrikbahn, Nowo-Georgiewsk, Praga We., Warschau We., Iwangorod, Nowo-Alexandria, Lublin, Rejowiec, Cholm, Maciow, Kowel, Lukow der Weichselbahn einerseits und den Stationen „Cüstriner Vorstadt" und Cüstrin des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg andererseits ein Ausnahmetarif in Kraft.

Die Tarifsätze sind bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 13. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1932 J)

Am 15. October cr. wird die Station Bonn-Traject des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksreinisch) mit den für Bonn bestehenden bezüglichen Frachtsätzen zuzüglich 0,01 ℳ pro 100 kg in den vom 1. Januar 1881 ab gültigen Ausnahmetarif für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Holzverkehr einbezogen. Köln, den 14. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1933)

K. K. p. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Zu den allgemeinen Tarifbestimmungen der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen Theil I vom 15. September 1881 ist ein Nachtrag IV erschienen, welcher mit 1. November l. J. in Wirksamkeit tritt und Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Waarenclassification enthält.

Exemplare können bei den Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verwaltungen und namentlich auch bei der K. K. p. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. als geschäftsführende Verwaltung bezogen werden. (1934)

K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. November l. J. werden folgende Tarife und Tarifsnachträge in Wirksamkeit treten:

1. Neue Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, wodurch die gleichnamigen Tarife vom 1. November 1880 aufgehoben werden.

2. Nachtrag I zu Theil II Heft 1 der Localtarife der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft d. d. 1. Februar 1882, enthaltend Einbeziehung der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahnen in Böhmen, Ausnahmetarif für die Beförderung von Mahlproducten und Mehl bei Aufgabe von beliebigen Quantitäten und bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Sendung, Ausnahmetarif für die Beförderung von Spiritus in vollen Wagenladungen sowie für leere Fässer und Druckfehlerberichtigungen.

3. Nachtrag I zu Theil II Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarifes vom 15. November 1881, enthaltend die Einbeziehung der Stationen Nezveštic und Nussle-Vršovic der Kaiser Franz-Josefbahn, der neuen Böhmischen Localbahnen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Station Neratovic der Turnau-Kralup-Prager Bahn; Ausnahmetarif für Mehl und Mahlproducte; Ergänzung des Spiritustarifes und Berichtigungen.

4. Nachtrag I zu Theil II Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarifes d. d. 15. Januar 1882, enthaltend Einbeziehung der Stationen Warnsdorf, Friedland in Böhmen, Raspenau-Liebwerda, Reichenberg und Kreibitz-Neudörfl, endlich Berichtigungen. Mit gleichem Tage werden ausser Wirksamkeit gesetzt:

a) Der Specialtarif für Getreidetransporte zwischen Stationen der Alföld-Fiumaner Bahn, der Arad-Temesvarer Bahn, der Kaschau-Oderberger Bahn und K. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Friedland, Raspenau-Liebwerda, Reichenberg und Warnsdorf andererseits vom 20. September 1881.

b) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Mahlproducte und Mehl bei Aufgabe von 5 000 kg aus Theil II Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarifes.

5. Nachtrag I zu Theil II Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarifes vom 5. Juli 1882, enthaltend directe Frachtsätze des Specialtarifs für Floridsdorf; Ausnahmetarif für Mehl und Mahlproducte im Verkehre zwischen Ungarischen Stationen und Wien (Nord- und Staatsbahnhof) und Floridsdorf; Ergänzung der Ausnahmetarife für Spiritus, Baumrinde und Roheisen und endlich Berichtigungen.

Exemplare der Tarife und Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu beziehen. (1935)

Mit sofortiger Giltigkeit wird die im Nachtrag III zum diesseitigen Local-Gütertarif Seite 6 unter III zu D. No. 3c festgesetzte Gebühr für die Benutzung der Umladevorrichtung auf der Station Fürstenberg in Meckl. bei Gütern in Wagenladungen von 4 ℳ auf 3 ℳ für den Wagen ermässigt. Berlin, den 14. October 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1936)

Am 18. October 1882 gelangt im Elbumschlags-Verkehre zwischen **Iglau und Dresden-Elbkai für Zündhölzchensendungen** von 5 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hierfür ein ermässigter Satz von 2,43 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Dresden, den 14. October 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Frhr. von Biedermann. (1937)

Am 1. November d. J. treten im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre directe Frachtsätze zwischen Holzkirchen und Berga in Kraft. Die Frachtsätze sind durch die betheiligten Expeditionen zu erfahren. Dresden, den 13. October 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1938)

2. Güterverkehr.

Mit dem 15. October d. J. wird die Lübeck-Travemünder Eisenbahn für den Güterverkehr eröffnet. Der Nachtrag XI zu unserem Local-Gütertarif, welcher die Tarifsätze für die Stationen und Haltestellen jener Bahn und ausserdem einige Aenderungen in Betreff der Ausnahmetarife für Spiritus und Holz sowie der Nebengebühren in Hamburg enthält, ist von unserem Verwaltungsbureau hierselbst und von unseren Güterexpeditionen zu beziehen. Lübeck, den 12. October 1882 Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (1919)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. November cr. ab wird die bereits für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Gr. Stein auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Breslau, den 9. October 1882. Königl. Direction. (403)

Mit dem 1. November dieses Jahres wird die zwischen Duisdorf und Kottenforst — Strecke Bonn-Euskirchen — belegene Haltestelle Witterschlick für den Fracht-Stückgutverkehr eröffnet. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die diesseitigen Güterexpeditionen Auskunft. Köln, den 13. October 1882. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (407)

3. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft. Nachdem der Vertrag vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36) durch das Gesetz vom 28. März d. J. (G.-S. S. 21 ff.) die landesherrliche Genehmigung erhalten hat, fordern wir in theilweiser Ausführung des § 9 des erwähnten Vertrages im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. C. der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft auf, diese Actien vom 1. Juli d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptkasse oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Berlin (Leipzigerplatz No. 17) einzureichen.

Es werden für je acht Actien Lit. C. à 300 ℳ vierprocentige Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 2 700 ℳ unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 ℳ 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 ℳ ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Apoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsregierung ist ferner auf Grund der Bestimmungen im Absatz 2 des § 3 des Gesetzes vom 28. März d. J. bis auf Weiteres bereit, auch eine nicht durch 8 theilbare Anzahl von Actien zu convertiren, und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke der vorbezeichneten vertragsmässigen Verhältnisszahl nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschuss-Betrages durch Baarzahlung bewirkt wird, wobei stets der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuldverschreibungen gewährt, dagegen der Rest nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Staatsanleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Ausserdem wird der in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbare Nominalbetrag, welcher nach Massgabe der obigen Bestimmungen in baar umzurechnen ist, vom 1. Januar 1882 ab mit 4 Procent verzinst.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind die Talons der Actien Lit. C. mit einzuliefern.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. Juli 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interims-Quittung ausgehändigt werden.

Zur Herbeiführung einer thunlichst raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses umfangreichen Geschäfts, sowie insbesondere auch im Interesse der Inhaber der Stammactien Lit. C. empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien sind nebst den dazu gehörigen Talons ebenso wie etwaige darauf bezügliche Briefe direct an unsere Hauptkasse hierselbst oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin — nicht aber unter unserer Adresse — einzusenden.

2. Jede einzelne Sendung ist mit dem vorgeschriebenen Nummernverzeichniss in duplo, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Berlin und Erfurt, als auch von den Billet-Expeditionen grösserer Stationen der Thüringischen Eisenbahnen auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt werden, zu versehen.

Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In dem einen der beiden Nummernverzeichnisse ist die Empfangsquittung auf der dritten Seite ordnungsmässig zu vollziehen, sowie die Werthdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Falls beabsichtigt wird, einen grösseren Posten von Actien zum Umtausch sowie zur Entgegennahme des baaren Aufgeldes in Erfurt persönlich zu präsentiren, so ist zuvor der Tag und die Stunde für ein solches Geschäft brieflich oder mündlich mit der Hauptkasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (230)

4. Submissionen.

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von rot.

1. 3 400 t eisernen Querschwellen von Fluss- oder Schweisseisen,
2. 194 „ Schienenbolzen und Klemmplättchen,
3. 305 000 Stück stählernen federnden Unterlagsringen,
4. 1 605 t Laschen, Laschenbolzen, Hakennägeln, Schwellenschrauben, Unterlags- und Vorstossplatten für Breitspurbahnen,
5. 35,60 „ Laschen, Laschenbolzen, Hakennägeln und Unterlagsplatten für Schmalspurbahnen.

Termin hierzu ist ad 1 und 2 auf Mittwoch, den 15. November cr., Vormittags 11 Uhr, ad 3 bis 5 auf Mittwoch, den 15. November cr., Vormittags 11½ Uhr, anberaumt. Bis zu demselben sind Offerten frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das unterzeichnete Bureau einzureichen. Submissionsformulare, Zeichnungen und Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 1 bezw. 2,50 ℳ unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 9. October 1882. Materialien-Bureau der Königlichen Direction. (402)

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung der für die Werkstätten Breslau, Posen, Glogau, Lissa und Stargard pro 1883 erforderlichen 2 100 000 kg Schmiedekohlen (gesiebte ungewaschene, bezw. gesiebte gewaschene Nusskohlen). Offerten sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Submissionstermine Montag, den 30. October d. J., Vormittags 10½ Uhr, versiegelt und portofrei an das unterzeichnete Bureau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche zum Preise von 75 ₰ pro Exemplar unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 12. October 1882. Materialien-Bureau der Königlichen Direction. (404)

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung der für die Werkstätten zu Breslau, Posen und Ratibor pro 1883 erforderlichen Eisengusswaaren. Offerten sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Submissionstermine Montag, den 30. October d. J., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an das unterzeichnete Bureau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche zum Preise von 75 ₰ pro Exemplar unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 12. October 1882. Materialien-Bureau der Königlichen Direction. (405)

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Es soll die Lieferung von:

1 200 000 kg Stahlschienen,
65 600 „ Stahllaschen,
32 400 „ Stahl-Unterlagsplatten,
12 000 „ eiserne Schraubenbolzen mit Muttern,
23 500 „ eiserne Hacknägel

verdungen werden.

Submissionstermin Dienstag, 31. October 1882, Mittags 2 Uhr, in unserem Centralbureau in Utrecht, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift „Offerten auf die Lieferung von Stahlschienen u. s. w." einzureichen sind.

Die Bedingungen werden auf franco Anfragen zum Preise von 0,50 fl. abgegeben. (406 D)

Eisenbahn - Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von 30 Stück Personenwagen soll in 3 Loose getheilt und zwar:

Loos I: 10 Stück dreiachsige Personenwagen III. Classe mit Bremse,
Loos II: 12 Stück zweiachsige Personenwagen III. Classe mit Bremse und
Loos III: 8 Stück zweiachsige Intercommunicationswagen IV. Classe mit Bremse

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Freitag, den 27. October 1882, Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Personenwagen" portofrei und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 3 ℳ 50 ₰ von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 7. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (394)

5. Vacanzen.

Bei einer Eisenbahnverwaltung sind die Stellen eines in Personalien und Bauangelegenheiten bewanderten Secretärs mit zunächst 1 800 ℳ und eines im Calculatur- und Material-Controlfache ausgebildeten Beamten mit zunächst 1 200 ℳ Jahresgehalt zu besetzen. Bewerber wollen ihre Meldungen unter Beifügung eines vollständigen Lebenslaufes, aus dem insbesondere die erlangte Schulbildung, die bisherige Beschäftigung und die Ausbildung in dem bezüglichen Fache hervorgehen muss, unter Chiffre **A. X. 13.** an die Redaction dieses Blattes einreichen. [392

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 82. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Befelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. October 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Wir ersuchen ergebenst, die betreffenden Dienststellen darauf aufmerksam zu machen.

Die Englische Parlamentsenquête, betreffend Eisenbahnfahrgelder und Frachten.

In allen grösseren Culturstaaten haben in der Neuzeit die vielfachen Conflicte, welche hinsichts der Feststellung der Eisenbahntarife, besonders derjenigen für den Güterverkehr, zwischen den verschiedenen Interessen der dabei Betheiligten hervorgetreten sind, zur Ernennung von Untersuchungscommissionen geführt zu dem Zwecke, Mittel zu finden, um die anscheinend mehr oder weniger willkürliche und regellose Tarifbestimmung der Bahnverwaltungen durch feste Regeln einzuschränken und dadurch den sich unausgesetzt wiederholenden Klagen der angeblich Geschädigten Abhülfe zu schaffen.

Der enorme Handelsverkehr Englands und die vielfachen Berührungen seiner Handelsplätze mit der See, sowie das durch staatliche Bestimmungen nur nominell eingeschränkte Tarifbestimmungsrecht seiner Eisenbahnverwaltungen machen es erklärlich, dass dort solche Conflicte mit besonderer Schärfe hervortreten. Nachdem daher die bereits im Jahre 1872 eingesetzt gewesene Enquête nicht dazu geführt hat, die Klagen über Schädigungen durch Tarifbevorzugungen zu beseitigen, ist Anfangs dieses Jahres, wie wir schon früher mittheilten, vom Englischen Parlament von Neuem eine Untersuchungscommission von 27 Mitgliedern — 10 Eisenbahndirectoren oder Oberbeamten, 2 Juristen, 1 Vertreter des Handelsamtes, 4 Ackerbauinteressenten, 5 Vertreter der Eisen- und Kohlenbranche, 5 Fabrikanten und Kaufleute — ernannt worden, deren unterm 27. Juli cr. erstatteten Bericht wir mit einigen unwesentlichen Kürzungen nachfolgend wiedergeben, da derselbe für die inländischen Kreise dadurch besonderes Interesse hat, dass die vielfach auch bei uns debattirten Streitfragen über Import- und Exporttarife, Begünstigungen des Auslandes gegen das Inland u. s. w., darin ausführlich erörtert werden.

Abgesehen hiervon giebt der Bericht eine für Fachkreise interessante Schilderung des geschäftlichen Verfahrens der Englischen Bahnen.

Die Klagen gegen die Eisenbahngesellschaften in Bezug auf den Güterverkehr können unter die nachstehende Eintheilung gebracht werden:

1. dass in manchen Fällen Frachten über das gesetzlich festgestellte Maximum hinaus gefordert würden,
2. dass auf derselben Bahnlinie für gewisse Arten von Gütern die Frachtsätze höher wären, als für andere, trotz gleicher Betriebskosten für die Bahn für beide Arten,
3. dass in vielen Fällen billigere Sätze für ex- oder importirte Güter, als für dieselben im Inlande producirten oder zum dortigen Consum bestimmten gleichartigen Waaren beständen,
4. dass Vorzugsfrachten einer Stadt oder einem Hafen gegen andere gewährt würden,
5. dass gegenwärtig in manchen Fällen viel höhere Frachten als früher beständen und dass übertrieben hohe, wenn auch nicht ungesetzliche Sätze die Entwickelung des Verkehrs behinderten zum Nachtheil des Publikums, wie der Bahnen selbst,
6. dass für Private die Schwierigkeiten in dem Wege, Abhülfe gegen Eisenbahngesellschaften wegen Uebertheuerung oder ungesetzlicher Bevorzugung zu erlangen, unerträglich seien,
7. dass in Folge der Vielfältigkeit der Concessionsbestimmungen, der Unvollkommenheit der Classificationen und der unvollständigen Tarife es beinahe unmöglich sei, die Frachtclasse, zu welcher ein Artikel gehört, bezw. den Frachtsatz zu ermitteln.

Zu 1. ist durch viele Zeugnisse nachgewiesen, dass in manchen Fällen die Eisenbahngesellschaften für den Transport von Gütern Frachtsätze, welche weit über das ihnen bewilligte Maximum hinausgehen, erheben, besonders für Artikel der ländlichen Consumtion oder Production, wie Dünger, Hopfen, Milch, Gemüse etc. Zugegeben wird, dass manche solcher Frachten nur dann das zulässige Maximum überschreiten, wenn die Meilenlänge allein in Betracht gezogen wird; die Eisenbahngesellschaften machen aber geltend, dass derartige Klagen sich nur auf einen kleinen Theil ihres Verkehrs beziehen, dagegen für die grosse Masse der Transporte die Frachtsätze weit unter dem zulässigen Maximum bleiben und dass sie berechtigt sind, neben dem Meilensatze eine Expeditionsgebühr für die Leistungen auf den Abgangs- und Bestimmungsstationen (terminals) zu berechnen. Bei Transporten auf lange Strecken kommt dies nicht in Betracht, da dabei stets die Fracht zuzüglich der Stationskosten das gesetzliche Maximum nicht erreicht; dagegen wird Letzteres bei Gütern der höheren Classen im Falle der Berechnung besonderer Stationskosten häufig überschritten. Es ist daher die Frage, ob die Gesellschaften dies zu thun berechtigt sind. Hierbei kommt einerseits in Betracht, dass das in den ältesten Eisenbahnconcessionen festgesetzte Maximum des Bahngeldes auf der Annahme beruht, dass die Eisenbahngesellschaften, wie die Canalgesellschaften, nur die Bahn selbst anderen Transportführern zur Benutzung überlassen und nicht das Transportgeschäft selbst übernehmen werden, andererseits, dass in vielen Fällen das Maximum ein so hohes ist, dass dasselbe für die Praxis keinen Werth hat.

Ein Gesetz von 1873 giebt zwar den Eisenbahncommissaren die Befugniss zu bestimmen, welches die angemessene Höhe der „terminals" sei; diese nur in Streitfällen anwendbare Bestimmung hat aber die Klagen über die ungebührliche Höhe dieser Gebühren resp. der Frachten, besonders in den Fällen, wo Beides ungetrennt von einander berechnet wird, nicht beseitigt.

In Betreff der Stationskosten ist geltend gemacht, dass die Leistungen, für welche sie erhoben werden, von der verschiedensten Art seien und dass es ohne grosse Ungerechtigkeiten theils für das Publikum, theils für die Bahnen nicht möglich wäre, irgend welche allgemein anwendbare Regel oder Scala für jede Güterclasse festzusetzen. So richtig dies aber auch, was das Publikum betrifft, sein mag, so würde dasselbe doch wahrscheinlich sich besser stehen bei einer solchen Festsetzung, als bei der jetzigen Unsicherheit. Und was die Bahnen betrifft, so ist die klarste Antwort auf jene Einwände dadurch gegeben, dass sie in dem „Clearinghouse" eine solche Scala unter einander ganz allgemein anwenden und dabei angenommen wird, dass niedrige Beträge in einem Falle sich gegen höhere im anderen ausgleichen.

Das Comité ist daher der Ansicht, dass das Recht der Eisenbahngesellschaften, Stations-(Expeditions-)Kosten („Station-terminals“) zu erheben, vom Parlament durch ein Gesetz festgestellt werden sollte dergestalt, dass die zulässigen Maximalbeträge für jede Station entweder in die Tarifbücher deutlich aufzunehmen, oder anderweit auf jeder Station zu Jedermanns Kenntniss ersichtlich zu machen wären, und dass ferner die Eisenbahncommissare, auf Anrufung eines Interessenten, die Angemessenheit derartiger Maximalsätze zu prüfen bezw. dieselben festzusetzen berechtigt sein sollten.

Zu 2. Es sind dem Comité Beschwerden vorgetragen darüber, dass auf derselben Bahn höhere Frachtsätze bestehen für eine Art von Gütern, als für andere Arten, wiewohl die Transportkosten in dem einen Falle nicht grösser seien, als in dem anderen und dass dieselbe Eisenbahn Güter nach einem gemeinsamen Mittelpunkt zu viel niedrigeren Meilensätzen befördert von einem Hafen, als von einem anderen. Zahlreiche Klagen sind auch darüber geführt, dass fremde Producte zu viel niedrigeren Frachtsätzen befördert werden, als heimische Producte unter ähnlichen Umständen und Bedingungen, und dass Güter für den Export zuweilen nach einem Hafen niedrigere Frachten zahlen, als gleichartige Güter nach demselben Hafen, welche nicht zum Export bestimmt sind. Fremder Hopfen wird z. B. von Boulogne nach London via Folkestone zu 17½ s. pro ton befördert, während für Hopfen von Ashford auf derselben Bahnlinie bis London 35 s. pro ton gezahlt werden muss. Das Fleisch des im Hafen von Glasgow geschlachteten Amerikanischen Viehes wird nach London für 45 s. pro ton gefahren, wogegen Fleisch von inländischem Vieh unter ähnlichen Bedingungen 77 s. pro ton tragen muss; Ballengüter von Manchester für Export werden transportirt nach London für 25 s. pro ton, aber 40 s. werden berechnet für Güter nach Londoner Speichern und so in manchen ähnlichen Fällen.

Der Satz für Baumwolle nach Manchester von Barrow-in-Furness, eine Entfernung von 87 Miles, ist 9 s. pro ton, und derselbe Satz wird erhoben von Fleetwood, 50 Miles, und auch von Liverpool, bei einer Entfernung von nur 31 Miles.

Die Bahnen gestehen diese Anomalien zu und vertheidigen sie damit, dass, wenn die Güter nicht zu den niedrigeren Sätzen befördert würden, der Verkehr darin auf andere Routen übergehen oder diese Transporte überhaupt nicht auf die Bahn kommen würden, auch wird behauptet, dass das Publikum durch derartige Ausnahmefrachten Schaden nicht erlitte.

Seitens des Publikums ist hiergegen angeführt, dass eine solche Tarifpolitik den Handel von seinem natürlichen Wege ablenke, und dass, um die Eisenbahnen zu befähigen, in gewissen Fällen ermässigte Sätze zu erheben, ungebührlich hohe Frachten in anderen Fällen erhoben werden müssten, und hierdurch die öffentlichen Interessen geschädigt würden. Diese wichtige Frage wird bei der Behandlung der Frachten im Allgemeinen mit berücksichtigt werden.

Zu 3. Es sind Klagen darüber vorgebracht, dass manche der jetzt gültigen Frachtsätze höher seien, als vor 1870. In Folge der bedeutenden, 1873 culminirenden Steigerung der Preise für allerlei Materialien und der Löhne, fand derzeit eine bedeutende Erhöhung der Frachten statt und es wird geklagt, dass, obwohl die Materialienpreise jetzt ebenso niedrig wie vor 1870 seien, die Eisenbahngesellschaften doch die erhöhten Frachtsätze beibehalten hätten.

Interessenten aus Forfarshire und Cornwall behaupten, dass die jetzigen Frachten für Fische und Vegetabilien einen so grossen Theil des Preiserlöses beanspruchen, dass nur ein verhältnissmässig geringer Nutzen für den Producenten verbleibt; ferner, dass bei reichlicher Versorgung des Marktes zuweilen der ganze Erlös aufgezehrt wird, durch Transport- und sonstige Kosten. Bei niedrigeren Frachten würde der Fischhandel von diesen und den benachbarten Gegenden und der Gemüsehandel von Cornwall sich in enormer Weise entwickeln und für die Bahnen sich als vortheilbringender erweisen, als der gegenwärtige beschränkte Verkehr zu hohen Frachtsätzen und es würden dadurch nicht allein die Fischer resp. Landleute, sondern auch die Consumenten in den grossen Städten Vortheile erlangen.

Die Bahnen behaupten dagegen, dass die jetzt gültigen Frachtsätze unter Berücksichtigung der Kosten und Leistungen etc. angemessen seien, auch dass die verlangten ermässigten Beträge die Verkaufspreise der Fische nicht wesentlich ändern würden.

Zu 4. Jede neuerlich ertheilte Eisenbahnconcession enthält direct oder indirect gewisse Klauseln, welche die Gesellschaftsvorstände ermächtigen zur Erhebung von Gebühren für die Benutzung der Bahn.

Der eine Theil dieser Klauseln giebt die besonderen Gebühren an für die Benutzung der Bahn, für Güter- oder Personenwagen und Locomotivkraft, ein anderer die Maximalbeträge für den Transport von Personen oder Gütern, einschliesslich aller zum Transport gehörigen Leistungen, soweit sie nicht anderswo erwähnt.

Ein fernerer Theil — die Zollklausel — regelt das Recht der Gesellschaften für gewisse Fälle, in welchen Benutzung durch fremde Bahnen erfolgt (running powers), berührt aber nicht die Erhebungen für den eigenen Transport.

Die Güter sind gewöhnlich in 4 oder 5 verschiedene Classen eingetheilt, für welche verschiedene Meilensätze bewilligt werden von 1 d. bis 5 d. pro ton und Mile, ausgenommen für Kohlen, welche nach manchen Concessionen unter besonderen Bedingungen zu weniger als 1 d. zu befördern sind.

Die Güterclassification ist sehr unvollkommen und es besteht Gleichmässigkeit der Classification oder der Sätze weder in den Concessionen der verschiedenen Gesellschaften, noch selbst in den verschiedenen Concessionen ein und derselben Gesellschaft. Beinahe jede Bahn erhebt Frachten nach verschiedenen auf einzelne Theile ihres Netzes anwendbaren Concessionen und in manchen Fällen muss auf m e h r a l s f ü n f z i g Concessionen zurückgegangen werden, um die zulässigen Maximalbeträge zu ermitteln.

Manche Eisenbahngesellschaften haben eine, beinahe jeden Handels- oder Verkehrsartikel enthaltende Classification, welche beim Durchgangsverkehr in Gebrauch, von manchen Bahnen aber auch für den Localverkehr angenommen ist, während andere für letzteren eine besondere Classification anwenden.

Das Comité hat sich vergeblich bemüht, ein allgemeines Princip herauszufinden, nach welchem die Maximalraten festgesetzt oder die einzelnen Artikel in die verschiedenen Classen eingereiht wären. Gewöhnlich werden die nicht besonders bezeichneten Gegenstände zur höchsten zulässigen Classe gerechnet. „Manufactur“-Artikel sind gewöhnlich mit aufgeführt, aber nicht immer in den höchsten Classen; wenn dies der Fall ist, so ist es schwierig zu bestimmen, zu welcher besonderen Classe ein solcher Artikel gehört.

Auf diese Weise ist es für den Betheiligten ausserordentlich schwierig, auf einem ausgedehnten Netze die gesetzliche Maximalfracht für den Transport einer bestimmten Art von Gütern zu ermitteln. Wenn ihm dies wirklich glückt mit dem Maximalsatze für einen Theil der zu benutzenden Strecke, so bleibt ihm die Schwierigkeit, die Classe, zu welcher der Artikel gehört, aufzufinden oder die ganz unsichere Höhe der Stationskosten (terminal-charges) vorauszuberechnen.

Hierbei wird auch das Publikum sehr wenig unterstützt durch die in Folge des Gesetzes von 1873 vorgeschriebenen Tarif- und Classificationsbücher, welche in der Regel ganz unvollkommen sind und deren Durchsicht ausserdem in manchen Fällen Seitens der Bahnbeamten den Interessenten verweigert ist. Die Eisenbahndirectionen versichern freilich, dass sie ihren Beamten allgemein Anweisung gegeben haben, die Bücher zu Jedermanns Einsicht auszulegen, dass aber selten von Verkehrsinteressenten davon Gebrauch gemacht werde. Dies ist leicht erklärlich, da die Bücher so zweckwidrig sind, dass Jedermann es vorziehen wird, statt dieselben zu studiren, sich bei den betreffenden Beamten nach den Frachtsätzen etc. zu erkundigen.

Die Gesellschaften behaupten, dass, so lange Concurrenz zwischen verschiedenen Netzen und Districten besteht, die Güterfrachtsätze nicht auf einer einfachen und gemeinsamen Basis festgesetzt werden können und dass die aus der Complicirtheit und Unsicherheit entstehenden Unannehmlichkeiten vermieden werden durch den im Verkehrsleben allgemein herrschenden Gebrauch der schriftlichen Nachfrage nach den Frachtsätzen etc. bei den Bahnverwaltungen. Eine Klausel, welche die Eisenbahngesellschaften zur Ertheilung genauer Auskunft über alle ihre Frachtsätze verpflichtet, ist in jede Eisenbahnconcession der letzten Parlamentssession aufgenommen worden.

Zu 5. Festsetzung der Frachtsätze. Die Frage, welchen Frachtsatz eine Eisenbahngesellschaft für eine Güterart festsetzen dürfe gemäss der Concession und mit schuldiger Rücksicht auf die Fracht für ähnliche Artikel unter gleichen Verhältnissen, ist von ganz besonderer Schwierigkeit. Die Eisenbahnverwaltungen behaupten, dass sie das Recht haben, irgend welchen, ihr gesetzliches Maximum nicht überschreitenden Betrag erheben zu können und dass sie in keiner Weise gehindert werden dürften an Erhebung eines viel höheren Betrages für einen Artikel wie für einen anderen, wenn auch die Kosten bei beiden gleich seien. Es wird selbst behauptet, dass die Bahnen, wie in dem Falle des Fleischtransports von Glasgow nach London, für dieselbe Güterart unter gleichen Verhältnissen verschiedene Frachtsätze von verschiedenen Empfängern fordern dürfen.

Nach der Aussage der vom Comité verhörten Eisenbahndirectoren ist in England nirgends ein allgemeines Princip oder System bei der Feststellung von Frachtsätzen angewandt worden. Diese sind, wie sie sagen, so hoch, als sie die Waare nach ihrer Meinung vertragen kann und es die Rücksicht auf Concurrenz sowohl anderer Transportgelegenheiten als anderer Districte oder Märkte es zulässt, mit einem Worte: es wird so viel genommen, als man kriegen kann ohne alle Beziehung zu den eigentlichen Betriebskosten. Nach Letzteren mit Genauigkeit die Frachten gewisser Güterarten zu bestimmen, halten die Eisenbahndirectoren für unthunlich.

Sie erklären, dass sie keinerlei Waaren mit Verlust fahren und selbst bei den niedrigsten Sätzen noch ein Geringes über

Betriebskosten gewinnen, ungerechnet freilich hierbei die Zinsen ihres Capitals.

Kein einziger Zeuge hat die Annahme gleicher Meilensätze empfohlen, wohl aber haben viele sich über ungleichmässige Erhebungen der Bahnen beschwert und den allgemeinen Vortheil der Frachtfestsetzung nach irgend einem intelligenten Princip, statt nach Willkür, geltend gemacht. (Schluss folgt.)

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Verladescheine zu Sendungen nach Station Sosnowice etc. In letzterer Zeit sind wiederholt Gütersendungen via Sosnowice nach Russland abgefertigt worden, denen entweder gar keine oder nur mangelhaft ausgefüllte Verladescheine mitgegeben waren, so dass die genannte Uebergangsstation häufig nicht in der Lage gewesen ist, die Richtigkeit der betreffenden Ladungen zu prüfen und event. entstehende Differenzen mit der gebotenen Beschleunigung auszugleichen.

Die geschäftsführende Direction richtet nun auf den Antrag der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn an die Vereinsverwaltungen das Ersuchen, ihre Dienststellen dahin anzuweisen, dass dieselben, auch wenn sie im Verkehr nach Stationen der Oberschlesischen Bahn den Gütersendungen z. Z. Verladescheine überhaupt nicht mehr beigeben sollten, den nach Sosnowice und darüber hinaus bestimmten Gütern, sowie den die Oesterreichischen Grenzstationen der Oberschlesischen Bahn passirenden Sendungen stets gehörig ausgefertigte Verladescheine beizugeben.

Zur internationalen fachmännischen Berner Conferenz.

Die erste Sitzung der internationalen fachmännischen Conferenz über die technische Einheit im Eisenbahnwesen wurde am 16. d. M. Nachmittags 2 Uhr im grossen Sitzungssaale des Bundespalais zu Bern durch den Bundesrath Herrn Welti mit einer die grosse Bedeutung der Angelegenheit hervorhebenden Rede eröffnet.

Die Versammlung wählte zum Präsidenten der Conferenz den Bundesrath Welti zu Bern, zum ersten Vicepräsidenten den Geheimen Oberregierungsrath Streckert vom Reichseisenbahnamt in Berlin und zum zweiten Vicepräsidenten den Oberingenieur Luuyt aus Paris.

Nach Vorlage und Annahme der Geschäftsordnung wurde eine Commission zur Vorberathung der verschiedenen Vorschläge gewählt, welche nach Schluss der ersten Sitzung sofort zusammentrat.

Wie wir hören, nehmen die Berathungen einen günstigen Fortgang und sollen in der zweiten Plenarsitzung mehrere für die einheitliche Construction der Wagen wichtige Beschlüsse angenommen worden sein. — Wir behalten uns vor, die grosse Bedeutung dieser Conferenz für den ungehinderten Verkehr der Fahrzeuge auf den Eisenbahnen der Mitteleuropäischen Staaten und vor Allem für die Sicherheit der Reisenden ausführlicher darzulegen.

Zur Kündigung Preussisch-Oesterreichischer Verbandsverkehre.

Die in voriger Nummer (S. 1039) erwähnte regelmässige Conferenz der zum Deutsch-Oesterreichischen Verbande gehörenden Eisenbahnverwaltungen hat am 17. d. M. in Dresden im Sitzungssaal der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen stattgefunden. Wie der „Berl. Act." vom 18. d. M. berichtet, kam dort die Angelegenheit der Kündigung eines Theiles des Verbandsvertrages von Seiten der Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Annahme dieser Kündigung in der Ausdehnung auf den ganzen Vertrag von Seiten der Verwaltungen der betheiligten Preussischen Staatsbahnen zur Sprache. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn beantragte die Einsetzung einer Commission mit dem Auftrage, Mittel ausfindig zu machen, durch welche das Interesse des Verbandes gewahrt und das Ausscheiden der Nordwestbahn vermieden werde. Dieser Antrag, welcher geeignet schien, eine Verständigung anzubahnen, ohne nach irgend welcher Seite hin zu präjudiciren, wurde ohne nennenswerthe Discussion vorbehaltlich der Zustimmung der betr. Verwaltung angenommen und die Commission aus drei Deutschen und drei Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zusammengesetzt, nämlich aus der Berlin-Hamburger Bahn, Königlichen Eisenbahndirection in Berlin, Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen, Oesterreichischen Staatsbahn, Ungarischen Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Genehmigung der betheiligten Verwaltungen vorausgesetzt, sollten die Berathungen dieser Commission in Berlin unter Vorsitz der Direction der Berlin-Hamburger Bahn stattfinden.

Nach einer späteren telegraphischen Nachricht, welche das der Preussischen Regierung nahestehende Wolff'sche Bureau publicirt und die „Nordd. Allgem. Ztg." an hervorragender Stelle abdruckt, wären dagegen in der zweiten Conferenzsitzung die Verhandlungen abgebrochen worden. Diese Nachricht, welche, wenn sie sich bestätigt, von der weittragendsten Bedeutung sein würde, lautet: „Dresden, Donnerstag 19. October. Die Verhandlungen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes in Betreff des Conflicts mit der Oesterreichischen Nordwestbahn sind in der zweiten Conferenzsitzung abgebrochen worden, da die Nordwestbahn sich nicht zu Concessionen hat entschliessen können, welche behufs Herbeiführung eines gedeihlichen directen Verkehrs zwischen den Deutschen Häfen und Oesterreich gefordert werden mussten und die Nordwestbahn alle Anträge Deutscherseits von der Erwägung abhängig macht, ob nicht die Interessen der Nordwest-Dampfschifffahrts-Gesellschaft dadurch beeinflusst werden könnten. Weitere Verhandlungen mit der jetzigen Direction der Nordwestbahn, welche gleichzeitig die Interessen der Wasserconcurrenz vertritt, sind hierdurch unmöglich geworden und haben die Vertreter der Preussischen Staatsbahnverwaltung nicht nur die Kündigung der directen Tarife für den Verkehr zwischen den Deutschen Häfen und Oesterreich mit und via der Nordwestbahn aufrechterhalten, sondern sogar die Kündigung der directen Verkehre mit den Rheinlanden, Westfalen, Belgien und Holland in Aussicht gestellt. Die Einberufung des vorgestern gewählten Comités, welches eine Einigung der streitenden Parteien herbeiführen sollte, ist unter diesen Verhältnissen hinfällig geworden." Wir behalten uns vor, auf Grund des Verhandlungsprotocolls ausführlichere Mittheilung über diese wichtige Angelegenheit zu bringen.

Die Essegger Brücken-Katastrophe.

Am 23. September sind (wie bereits in No. 78 berichtet) zwei Felder der bei Essegg über die Drau führenden, hölzernen Brücke der Alföldbahn unter einem eben darüber passirenden Personenzuge eingestürzt. Die Locomotive sammt Tender und sechs Waggons fielen in den hoch angeschwollenen Fluss, ein Waggon erhielt sich hängend, die übrigen Wagen blieben zum Theil entgleist aber unversehrt auf dem intacten Theil der Brücke stehen. Zwei der hinabgestürzten Wagen waren mit 57 Soldaten besetzt, von welchen 31 gerettet wurden und 26 ertranken. Ausserdem verunglückte noch ein, eben auf der Brücke befindlicher Arbeiter, während die übrigen Passagiere mit dem blossen Schreck davon kamen.

Die Brücke war im Jahre 1870 erbaut worden; sie hat 2 Oeffnungen zu je 24 m und 7 Oeffnungen zu 30 m, mithin eine Gesammtlänge von 258 m. Der Ueberbau besteht aus Howe'schen Gitterträgern, welche über sämmtliche Felder continuirlich sind und die Bahn „unten" liegend haben. Die hölzernen Joche enthalten je 25 eingerammte Piloten, welche in Nullwasserhöhe abgeschnitten und mit dem aufgesetzten Jochtheile verbunden sind. Ausserdem befanden sich in jeder Oeffnung noch 3 bis 4 Nothjoche, welche jedoch nicht zur Stützung der Brücke dienen, sondern von den zur Brückenreparatur aufgestellten Arbeitsgerüsten herrühren. Dieselben bestehen aus je einer Pilotenreihe mit aufgesetztem Bocke und werden bei jedesmaligem Eisgang abgetragen.

Im Uebrigen zeigt die Construction sowohl der Joche als der Howe'schen Träger keine bemerkenswerthen Eigenthümlichkeiten oder in die Augen springende Mängel.

Unmittelbar oberhalb der zerstörten Brücke befindet sich die neue Eisenbahnbrücke im Bau begriffen, welche eisernen Ueberbau auf Steinpfeilern erhält und bestimmt ist, die, alljährliche Reparaturen erfordernde, hölzerne Brücke zu ersetzen. Gegenwärtig sind die Pfeiler nahezu vollendet und war zur Zeit der Katastrophe auch bereits das Montirungsgerüste für die Eisenconstruction aufgestellt.

Ingenieur Georg Gregersen, der Bauleiter dieses Brückenbaues, welcher sich während des kritischen Momentes auf dem eingestürzten Brückenfelde befand und sich nur durch einen Sprung ins Wasser rettete, theilt der „Wochenschrift des Oesterr. Ingen.-Vereins" über den Unfall Nachstehendes mit:

„In Folge der colossalen Wolkenbrüche in Tyrol und Kärnthen stieg der Wasserstand der Drau in der kurzen Zeit vom 18. bis 23. September um 1,50 m und blieb nur um einige Centimeter unter dem bis jetzt bekannten höchsten Hochwasser, während gleichzeitig die Donau niederes Wasser führte, so dass sich ein grosses Gefälle herausstellte und das Wasser mit einer Geschwindigkeit von 6—7' pro Secunde abfloss. Die Drau hat die Eigenschaft, bei höherem Wasserstande Klötze und Bäume von den dicht bewaldeten Ufern und von den Sandbänken Gesträuch und Wurzelwerk mitzuführen; die Klötze und Stämme sind in der gewöhnlichen Grösse 0,80—1,00 m dick und 5,00 bis 8,00 m lang; doch finden sich darunter auch viele Stämme von 1,50 m Dicke und 15,0—20,0 m Länge. Donnerstag, den 21. September war die Strömung der Drau am grössten und führte das Wasser die meisten Stämme mit.

Die neu zu erbauende Eisenbahnbrücke wird auf einem Gerüste montirt, welches aus ca. 9,6 m weit von einander entfernten einfachen Pilotenreihen besteht, auf welche Kappbäume und auf diesen die Endsbäume aufgelegt sind. Das Gerüst war vollständig fertig, und oberhalb desselben noch ein kleiner Transportsteg ausgeführt, welcher das Villányer Ufer mit dem bereits

fertigen Pfeiler bei Profil 12 + 70 verband und dessen Piloten 4,0 m von einander geschlagen waren. Durch diese ziemlich enge Durchfahrt musste alles Holz und Strauchwerk passiren, und hatte ich, um dies zu ermöglichen, 50 Arbeiter mit Zillen und Feuerhaken aufgestellt, welche die Stämme derart zu dirigiren hatten, dass sie zwischen den Piloten durchschwimmen konnten. Dies ging eine Zeit lang, doch in der Nacht bei starkem Regen konnten die Klötze nicht gesehen werden und so kam es, dass sich 600—800 Klötze und Strauchwerk vor den Transportsteg, das Montirungsgerüst und den fertigen Pfeiler legten; diese bildeten bis auf die Sohle (es war 4,0—7,0 m Wassertiefe) eine feste Barre, welche zuerst den Transportsteg abwärts gegen das Montirungsgerüst drückte und hierdurch das letztere gegen die Eisenbahnbrücke legte. Es wurde noch immer an der Wegschaffung der Klötze gearbeitet, bis in der Nacht vom 21. auf den 22. September um 1 Uhr diese sich Luft machend beide Gerüste und vier Nothjoche der Eisenbrücke in dem dritten Feld (von Villány gezählt) wegrissen. Der hiesige Sectionsingenieur der Alföldbahn liess hierauf eine Locomotive kommen, mit welcher er die Brücke probirte und auf Grund welcher Probe der Verkehr aufrecht blieb; es gingen auch in der That bis zur Katastrophe vier Züge über die Brücke, ohne dass weder das Zugspersonal noch ich und meine Arbeiter verdächtige Spuren und Anzeichen bemerkt hätten. (Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 14. October 1882. (Der Eisenbahnrath und dessen Anträge. Brückeninterpellation. Ofen - Szöny. Tarifenquête. Ybbsthalbahn. Galizische Bahnresolutionen. Ungarische Neubahnen. Abonnementskarten. Böhmische Braunkohle. Couponsprocess. Triester Ausstellung. Hebung Triests. Reexpeditionsfrist. Rentabilitätsnotiz.)

Ueber den Zusammentritt des Eisenbahnrathes wurde ein offizieller Bericht herausgegeben. In der Ansprache des Ministers Pino wird dem Eisenbahnrathe eine bedeutsame Rolle im Oesterreichischen Verkehrsleben prognosticirt; die Männer, „welchen reiche Erfahrungen auf dem Gebiete des Handels, der Industrie, der Landwirthschaft sowie des Eisenbahnwesens zu Gebote stehen", wurden eingeladen, auch diesen neuen Boden der practischen Thätigkeit zu betreten. Nach Leistung der Angelobung seitens der anwesenden 24 Mitglieder wurden dieselben vom Präsidenten Czedik wärmstens begrüsst, welcher dann den Referenten der Direction für den Staatsbetrieb, dem Regierungsrath Steingraber, Hofrath Perl, Inspector Scala und Generalsecretär D. Zehetner das Wort zur Begründung der von der genannten Verwaltungsstelle eingebrachten 4 Anträge ertheilt. Dieselben beziehen sich: 1. auf die Ausarbeitung eines den Principien des sogenannten „Reformtarifes" entsprechenden und nach Massgabe der besonderen Verhältnisse erstellten Gütertarifes für alle der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien unterstellten Bahnlinien; 2. die Begutachtung der von der letztgenannten Verwaltungsstelle in Bezug auf die Personenzugs - Fahrordnung getroffenen Massnahmen und Aufstellung von Grundzügen für die künftigen Fahrpläne; 3. die Begutachtung des neuen, vom 1. Juni 1882 eingeführten Personentarifes; 4. die Feststellung von Grundzügen, nach denen die Vergebungen und Offertverhandlungen von Lieferungen und Arbeiten vorzunehmen wären. (Ihrer Wichtigkeit wegen folgt ein Auszug des 1. und 4. Punktes.) Die Punkte 1—3 wurden durch Comités berathen, welche darüber am 27. d. Mts. referiren sollen; Punkt 4 wurde ohne Vorverhandlung auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung gestellt. Von Mitgliedern selbst wurde beantragt, dass die Einladung zu den Sitzungen 14 Tage früher erfolge und dass der Wirkungskreis der Ersatzmänner des ständigen Beirathes der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb festgesetzt oder die Anzahl der Mitglieder des Beirathes von 3 auf 5 vermehrt und die Ersatzmänner aufgelassen werden; hierüber wird ein Comité berathen.

Der Entwurf des Gütertarifes für die westlichen Staatsbahnen classificirt die Waaren in Eilgüter, Stückgüter, Wagenladungsgüter, und giebt es ferner noch einen Special- und einen Ausnahmetarif. Für normales Eilgut ist ein Satz von 1,6 kr. pro 100 kg und 1 km festgesetzt, für ermässigtes Eilgut 0,6 kr., für Stückgut erster Classe 0,6 kr., zweiter Classe von 1 bis 300 km 0,5 kr., darüber 0,3 kr.; für Wagenladungsgüter: A. von 1 bis 100 km 0,36 kr., bis 200 km 0,34 kr., bis 300 km 0,32 kr., bis 400 km 0,26 kr., darüber 0,2 kr.; B. bis 100 km 0,28 kr., bis 200 km 0,26 kr., bis 300 km 0,24 kr., bis 400 km 0,2 kr., darüber 0,16 kr.; C. bis 50 km 0,26 kr., bis 100 km 0,16 kr., bis 200 km 0,12 kr., darüber 0,10 kr. Der Specialtarif I variirt von 100 bis 400 km zwischen 0,32, 0,28, 0,24, 0,20 kr., darüber hinaus beträgt er 0,16 kr.; II. variirt zwischen 0,26 und 0,12 kr., der Ausnahmetarif zwischen 0,22 und 0,08 kr. Diese Tarife sind um durchschnittlich mehr als fünfundzwanzig Procent niedriger als die der benachbarten Bahnen. Sollten sie zur Einführung gelangen, so müssten entweder die anderen Bahnen rasch dem Beispiele der westlichen Staatsbahnen folgen oder aber zahlreiche Verkehre an dieselben abgeben.

Der Vorlage über die Begebung von Lieferungen entnehmen wir die folgenden Grundsätze: Jede Arbeit oder Lieferung, welche 5 000 fl. erreicht oder überschreitet, muss im Wege allgemeiner öffentlicher Concurrenz ausgeschrieben werden; hiervon ist nur abzusehen, wenn die bestehenden Marktverhältnisse die Veröffentlichung eines grösseren Bedarfes nicht räthlich erscheinen lassen, oder wenn eine Verständigung des Offerenten wegen Erzielung höherer Preise wahrscheinlich ist. Der Zuschlag einer Lieferung oder Arbeit an fremdländische Offerenten oder Etablissements ist grundsätzlich nur dann gestattet, wenn die Lieferung oder Arbeit von den inländischen Concurrenten entweder innerhalb der angeforderten Frist nicht bewirkt werden kann, oder wenn diese unverhältnissmässig hohe Preise verlangen, sowie auch dann, wenn der benöthigte Gegenstand überhaupt nicht oder voraussichtlich nicht in der geforderten Beschaffenheit im Inlande erzeugt werden kann.

Eine Interpellation bezüglich der Holzbrücken, aus Anlass der Essegger Katastrophe, wurde an den Communicationsminister dahin gerichtet, ob er es überhaupt mit der öffentlichen Sicherheit für vereinbarlich halte, dass für den Eisenbahnverkehr bestimmte Flussbrücken aus Holz gebaut seien; namentlich ob er die bei Szolnok über die Zagyva und Theiss führende Eisenbahnbrücke aus Holz den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit für entsprechend erachte, oder ob er dahin zu wirken beabsichtige, dass auf diesem wichtigen und stark frequentirten Knotenpunkte demnächst eine stabile Eisenbrücke hergestellt werde. Der Communicationsminister antwortete hierauf, dass diese Fragen nicht als dringend bezeichnet werden können. Durch die eingetretenen Regengüsse und Hochwässer habe er sich jedoch veranlasst gefunden, alle Eisenbahnbrücken im Lande untersuchen zu lassen. Die Szolnoker Brücke steht unter der sorgfältigsten Aufsicht und wurde von den Sachverständigen unter die besten Brücken Ungarns rangirt. Den vorgeworfenen Mangel an Sachkenntniss unserer Fachmänner weist der Minister mit dem Bemerken zurück, dass in der weiten Welt überall Elementarschäden und Unglücksfälle an Eisenbahnen und sonstigen Communicationsmitteln vorkommen, Ungarn aber bisher noch verhältnissmässig sehr wenig derlei Unglücksfälle gehabt habe.

Für die im Jahre 1883 als Staatsbahn auszubauende Linie Ofen-Szöny ist laut dem vom Finanzminister im Reichstage eingebrachten Staatsvoranschlage keine Summe eingestellt, da es der Regierung gelungen ist, mit den Vertretern der Oesterreichischen Staatsbahn einen nachträglichen Vertrag abzuschliessen, wonach die Oesterreichische Staatsbahn den Kaufschilling für die Waagthalbahn dem Staate baar auszahlt und der Staat die Bruck-Szönyer Linie erst dann übernimmt, wenn sie dies für zweckentsprechend erachtet; für die Summe, welche die Staatsbahn bezahlt, wird die Ofen-Szönyer Linie ausgebaut werden.

Die einzelnen Comités der Tarifenquête wurden vom Handelsminister um die beschleunigte Erledigung der Tarifarbeiten angegangen. Ueber die von mancher Seite geäusserte Entbehrlichkeit der Tarifenquête in Folge der Creirung des Eisenbahnraths schreibt das offiziöse „F. B." Folgendes: Letzterer hat sich nur mit den Tarifen der Staatsbahnlinien zu beschäftigen, während die Eisenbahntarifenquête die Tarife aller Oesterreichischen Eisenbahnen in das Bereich ihrer Thätigkeit zu ziehen hat und die gefassten Beschlüsse specieller wie principieller Natur für alle Bahnen Geltung erlangen sollen. Dass die dem Staatseisenbahnrath unterbreiteten Tarifvorlagen bestimmend auf manche Referate der Enquête einwirken werden, ist unzweifelhaft, aber gewiss nur von günstigen Folgen für die Arbeiten der Enquête. Denn gerade diese Vorlagen geben den Massstab für das, was die Regierung im Eisenbahntarifwesen zu thun beabsichtigt. Aber auch die Eisenbahnen huldigen der Anschauung, dass die Arbeiten der Enquête zu Ende geführt werden müssen, denn dieselben setzen allen Anforderungen, welche das Ministerium heute im Interesse des Verkehrs an die Eisenbahnen stellt, die Beschlüsse der Tarifenquête entgegen. Diese müssen aber doch erst bekannt sein, damit die Bahnen nicht jetzt den Anforderungen der Regierung, später jedoch wieder denen der Enquête entsprechen müssten und so zu zweimaligen Concessionen veranlasst würden.

Der Ausbau der Linie Amstetten-Kienberg durch das Ybbsthal zum Anschlusse an die Rudolfbahn wird vom Oesterreichischen Landtag mit Beziehung auf den gleichen Beschluss des Reichsraths der Regierung dringend empfohlen. Den Motiven ist u. A. zu entnehmen, dass ein früher wohlhabender Theil von Niederösterreich, das obere Ybbsthal, durch den Niedergang der alten Eisenindustrie einer fortschreitenden Verarmung und trostlosen Znkunft entgegengeht; dass das wichtigste, ja fast einzige Product dieser Gegend, ihr enormer Holzreichthum, der seit dem Verfalle der dortigen Eisenwerke den nahen und lohnenden Absatz verloren hat, wegen Mangels an entsprechenden Communicationen gar nicht verwerthet werden kann; dass es Pflicht des Staates und in seinem eigensten Interesse gelegen ist, diesem Nothstande rechtzeitig abzuhelfen; dass die einzige wirksame Abhilfe in einer Fortsetzung der erwähnten, gegenwärtig blind endigenden Linie gelegen ist.

Der Galizische Landtag hat folgende Eisenbahnverträge angenommen und die entsprechenden Aufforderungen an die Regierung gerichtet und zwar a) den Bau der Eisenbahn Lemberg-Zolkiew-Rawa zu beschleunigen (der Landtag votirt für diese breitspurige Secundärbahn eine Subvention von 100 000 fl. in drei Jahren zahlbar, der Landesausschuss hat die diesbezüglichen

Unterhandlungen wegen Leistung von Beiträgen zu diesem Bahnbau einzuleiten); b) den schleunigen Ausbau der Secundärbahn von Tarnopol nach Kopeczynce zu veranlassen; c) die geeigneten Schritte zu thun, damit die Centralleitung der Galizischen Eisenbahnen nach Galizien verlegt und dass von diesen Unternehmungen fortan die Polnische Sprache als Amtssprache angewendet werde. Die Regierung hat auch bei Ertheilung neuer Eisenbahnconcessionen für Galizien für die Beachtung dieser Bedingungen Sorge zu tragen. Zugleich wurde von der Commission die Resolution an den Landtag resp. die Aufforderung an die Regierung beschlossen, für das mit der Transversalbahn 1 500 km betragende Netz der Staats- und zu verstaatlichenden Privatbahnen Galiziens ein ähnliches Verwaltungsorgan, wie für die westlichen Staatsbahnen, mit dem Sitze in Galizien zu schaffen.

Der Bau der Eisenbahnen Budapest-Fünfkirchen, Arad-Csanád und Budapest-Semlin ist soweit vorgeschritten, dass deren Eröffnung schon in nächster Zeit erfolgen kann. Da namentlich der vertragsmässige Bautermin für die Flügelbahnen Budapest-Maria Theresiopel und Kiskörös-Kalocsa der Budapest-Semliner Eisenbahn am 15. d. Mts. abläuft, so wurde bereits um die technisch-polizeiliche Begehung dieser Linien angesucht, welche indessen erst im November d. J. stattfinden kann, nachdem die Vollendung der Telegraphen- und Signaleinrichtungen, sowie die der technisch-polizeilichen Begehung vorangehende technische Inspizirung wenigstens zwei Wochen in Anspruch nimmt. Der Bau der Maria Theresiopel-Neusatzer Linie steht gleichfalls der Vollendung nahe, weshalb die Generalunternehmung diese Linie noch in diesem Jahre zu eröffnen wünscht. Das Streckenpersonal für diese neuen Eisenbahnen ist bereits ernannt und hat namentlich auf der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn das gesammte Dienstpersonal am 15. d. Mts. den Dienst anzutreten.

Die Ungarische Nordostbahn giebt Abonnementskarten für ihre gesammten Linien zu dem Jahrespreise von 140 fl. für die II. und von 100 fl. für die III. Classe hinaus. Derlei Karten werden über, mit der Photographie des Petenten in Visitkartenformat belegte Gesuche ausgefolgt.

Die Böhmische Braunkohle gelangt ausser über Hof und Eger noch auf sechs Linien nach Sachsen, der Hauptverkehr geht jedoch über Bodenbach und Tetschen. Der Ein- und Durchzugsverkehr der Böhmischen Braunkohle betrug 1 823 611 t, d. i. circa 17 pCt. des gesammten Güterverkehrs der Sächsischen Bahnen. Der Export steigt von Jahr zu Jahr; 1868 verfrachteten 8 Deutsche Bahnen die Böhmische Braunkohle, 1872 bereits 37 Bahnen und im Jahre 1881 43 Bahnen. Dazu kommt noch der Export auf der Elbe, welcher mit 1,25 Millionen Tonnen jährlich veranschlagt werden kann.

Im Couponsprocesse der Nordbahn hat das Oberlandesgericht die erstinstanzliche Entscheidung bestätigt, dass die Besitzer der im Jahre 1871 und 1872 emittirten Obligationen nicht berechtigt sind, die Zahlung dieser Anlehen und deren Zinsen nach dem Werthverhältnisse von 1 Gulden Süddeutscher Währung gleich $1^5/_7$ *M.* oder von 1 Thaler gleich 3 *M.* Gold zu begehren. Das Oberlandesgericht begründet seine Entscheidung unter Anderem auch mit Hinweis auf die Thatsache, dass, wenn die Nordbahn die Rückzahlung und Verzinsung ihrer Prioritätsanlehen nach der angeführten Werthrelation zu leisten verhalten wäre, sie mehr zahlen müsste, als sie seinerzeit empfangen hat, wozu sie nach dem Texte ihrer Obligationen jedoch nicht verpflichtet ist.

Als Ausstellungsobject der Südbahn ist die Anlage des neuen Hafens in Triest anzusehen, welche mit Rücksicht auf die ungünstigen Bodenverhältnisse der Rhede ein Unicum auf dem Gebiete des Seebaues genannt werden kann und deshalb die Aufmerksamkeit der berühmtesten Fachmänner auf sich gelenkt hat. Die hier vorhandenen Schwierigkeiten haben die Anwendung eigenthümlicher, von dem üblichen Blocksysteme verschiedener Verfahrungsweisen erheischt und die ursprünglich auf sieben Jahre veranschlagte Bauzeit auf die doppelte Höhe gebracht. Interessant sind die riesigen Anschüttungs- und Steinwurfsmassen, welche der nimmersatte Schlammboden verschlungen hat, wie nicht minder die in grossem Massstabe ausgeführten Ausbaggerungen, welche hierfür nothwendig waren.

Für die Hebung Triests wird von der Handelskammer dieser Stadt ein Memoire der Regierung überreicht, welches von der Wiener Handelskammer befürwortet wird und in folgenden 5 Desiderien culminirt: 1. Eine directe und unabhängige Eisenbahnverbindung des Triester Hafens mit der Rudolfbahn, und zwar mit der Fortsetzung über die Tauern nach einer geeigneten Station der Giselabahn. 2. Eine Staatssubvention an die Südbahn oder andere gleichwerthige Massnahmen, welche bis zur Herstellung der ad 1 gewünschten Bahnlinien zu treffen wären, damit die Südbahn in die Lage versetzt werde, im Vereine mit der Rudolfbahn sowohl im nationalen Verkehre, als im Verbandverkehre die ihr von der Concurrenz gebieterisch auferlegten Minimalfrachtsätze einzuhalten. 3. Unbedingte tarifarische Gleichstellung Triests mit Fiume. 4. Die Einführung von Differenzialzöllen auf einige wichtige Artikel und die Zollfreiheit für die Mahlproducte der Triester Mühlen. 5. Zweckmässige Subvention für neue Dampfschifffahrtslinien unter Bevorzugung nationaler Schifffahrtsunternehmungen zum Zwecke einer directen regelmässigen Dampfschifffahrts-Verbindung mit England, Nord- und Südamerika etc. etc.

Die Reexpeditionsfrist für Getreide etc. in den Wiener, Prager und Pester Lagerhäusern wird zufolge der gegenwärtigen Verhandlungen, conform der für die Münchener und Rosenheimer Entrepots giltigen Bestimmungen, auf zwölf Monate verlängert werden. Diese schon vom paritätischen Standpunkte aus wünschenswerthe Einrichtung soll vorläufig nur für die allerdings wichtigsten Oesterreichisch-Ungarischen, sowie Rumänisch-Galizischen, Schweizerischen und Süddeutschen Verkehre ins Leben treten, allein es ist eine Ausdehnung derselben auch auf die übrigen Oesterreichisch-Ungarischen und Deutschen Verkehre in Aussicht genommen resp. sind diesbezüglich Verhandlungen im Zuge.

Die Rentabilität der Oesterreichisch-Ungarischen Bahneffecten zu Ende des III. Quartals 1882 hat sich gegenüber dem vorhergehenden Quartale wenig geändert. In Silber verzinsliche Actien rentiren von 3,87 pCt. (Nordwest) bis 6,09 pCt. (Nordost); ihre normale Verzinsung ist 5 pCt., wovon Elisabethwest mit 5,25, Kaschau-Oderberg mit 3,972, Nordwest mit 4,15, Rudolf mit 4,5 und Nordost mit 4,981 pCt. anzunehmen sind. In Silber verzinsliche Prioritäten rentiren von 4,48 pCt. (Böhm. West) bis 5,49 pCt. (Nordost); von ihrem normalen Zinsfuss je 5 pCt. sind Böhmische West, Elisabethbahn (Hauptbahn), Carl-Ludwig I. E. und Lemberg-Czernowitzer I. E. mit je 4,5 pCt. ausgenommen. In Gold verzinsliche Prioritäten rentiren von 3,91 (Oest. Staats) bis 5,42 pCt. (Ungar. Eisenbahnanleihe); von ihrem normalen Zinsfuss je 5 pCt. sind die auf 500 Frcs. lautenden Oest. Staats je 3 pCt. und Südbahn je 2,6 pCt. ausgenommen.

Staatsbahn-Verwaltung in Belgien.

Der Belgische „Moniteur des Intérêts Matériels", beiläufig ein eifriger Verfechter des Princips der Verwaltung der Bahnen durch den Staat, bringt in einem neuerlichen Artikel verschiedene wunde Punkte der Belgischen Staatsbahn-Verwaltung in folgender Weise zur Sprache:

„In allen Zweigen des Dienstes scheint derselbe Fehler zu herrschen: Mangel an festen Meinungen und an Festigkeit des Widerstandes gegen die Forderungen der interessirten Parteien; Walten engherziger Localrücksichten an Stelle der Berücksichtigung der allgemeinen Wohlfahrt.

Die Geschichte unserer Eisenbahnen wird reich sein an Ueberraschungen. Es wird interessant sein, kennen zu lernen, wie und warum 10 Millionen verwendet worden sind, um gewisse Städte zu beschenken mit pittoresken Stationsgebäuden zur Belebung einer schönen Landschaft, während anderwärts mangelhafte und gefährliche primitive Baulichkeiten beibehalten worden. Wenn nur ein Theil der in den letzten 10 Jahren für Ausschmückung der Ersteren verwendeten Summen zur Verbesserung der Letzteren verausgabt wäre, so würden wir nicht länger die Gefahr von Unfällen, wie zu Ottignies, zu fürchten haben, aber Arles würde vielleicht noch nicht zu einem überdachten Bahnhof gekommen sein.

Nicht minder interessant wäre es, bei Neubau-Projecten im Einzelnen die Ursache der häufigen Aenderungen der Pläne, ferner die Motive, welche die Lage der Stationen bestimmen, zu erfahren und zu wissen, weshalb an einem Platze die Station so ausgedehnt angelegt wird, dass ein Theil davon zur Hühnerzucht bestimmt werden kann, während anderswo nicht hinlänglicher Platz zu den dringenden Bedürfnissen des Verkehrs gewährt wird.

Ebenso wäre es von Interesse, das Programm der Züge kennen zu lernen, welche über manche Routen täglich leer laufen, freilich aber ganz zufällig für gewisse Leute nützlich und angenehm sind. Wurde nicht noch letzthin, als von Aenderung der Fahrpläne die Rede war, betont, dass, wenn nur vor Allem die gewünschten Specialzüge für hohe Würdenträger aller Art festgesetzt würden, die Aenderung mit Leichtigkeit ausführbar wäre? Es war dies vielleicht eine zu strenge Kritik jener berühmten „Parlamentszüge", welche 365 mal im Jahre laufen, um die Volksvertreter während der Parlamentssession prompt zur Stelle zu schaffen, damit sie nicht gehindert werden, auf dem Lande ihre gewöhnlichen Geschäfte zu besorgen und im Schoosse ihrer Familien zu leben.

Es wird auch behauptet — und wir glauben, nicht mit Unrecht — dass neulich einer der Eisenbahndirectoren, welchem Angesichts der immer mehr anwachsenden Betriebsausgaben grössere Sparsamkeit empfohlen wurde, erwiederte, dass es vor allen Dingen nöthig sei, ihn zu autorisiren, alle ungerechten, wenn auch von den einflussreichsten Leuten unterstützten Anträge in den grossen Papierkorb zu werfen.

Doch dies sind, wie man sagt, der Aufmerksamkeit nicht würdige Geschichten! Wenn es für gut gehalten wird, eine Gothische Station im alterthümlichen Brügge und eine kleine

Festung in Trootz zu bauen, was thuts? Das Land ist reich genug zu dem Versuche, die Eisenbahnen poetisch zu behandeln.

Die viele Arbeit verursachenden Parlamentszüge sind wenigstens Jedermann zugänglich und das grosse democratische Princip der Gleichheit der Belgischen Bürger wird gewissenhaft gewahrt! Wenn schliesslich einzelne Geldposten jährlich schlecht verwendet werden, so ist dies kein Grund zur Beunruhigung, da man sieht, dass die Eisenbahnen ihre Kosten ganz oder doch beinahe aufbringen und der Industrie ermässigte Frachten gewahrt werden, wenn sie es richtig anzufangen weiss! — — —

Setzen wir den undenkbaren Fall, dass ein Verein von 150 bis 200 Capitalisten sich vorgenommen habe, ein Etablissement wie das Cockerill'sche herzustellen, und dass nach Entwurf der Pläne eine Generalversammlung eine Ausgabe von, sagen wir, 10 Millionen bewilligt hätte. Dann verlange Jemand, dass die Gesellschaft beginne 4 Schächte gleichzeitig zu bauen, weil der Prospect 4 Schächte in Aussicht nimmt. Ein Anderer wünsche sofortige Erbauung verschiedener Gruppen von Kokesöfen nach einem von ihm protegirten System. Ein Dritter, bei Hochöfen interessirt, wünsche sogleich die Fundamente für 2 Paar gelegt zu sehen, die Beendigung des einen auf eine spätere Zeit und auf eine andere Geldbewilligung verschiebend. Ein Anderer wünsche das Recht auf Fabrikation von Gilchrist Stahl zu kaufen u. s. w.

Was würde zu solchem Durcheinander von verschiedenen Vorschlägen der Mann, welcher die Finanzen besorgt und für die gute Verwendung der bewilligten 10 Millionen verantwortlich ist, wohl sagen? Er würde bemerken, dass beim gleichzeitigen Niederbringen von 4 Schächten in 10 Jahren noch keine Kohlen gewonnen werden könnten und inzwischen die Kokesöfen gewiss schon eingefallen oder veraltet wären u. s. w.

Er würde mit Recht geltend machen, dass bei einem solchen Vorgehen die 10 Millionen verzettelt würden in Objecten, welche nicht mit einander harmoniren; dass dabei jeder Schacht und jeder Schornstein das Doppelte kosten und inzwischen die Zinsen das Capital aufzehren würden und schliesslich ein an sich gutes Geschäft zu Grunde gehen müsste.

Er würde mit Recht entscheiden, dass die 10 Millionen bestimmt werden zu einem oder zwei Theilen des Ganzen, um gut und schnell, also öconomisch zu arbeiten und so schnell als möglich zum Nutzungseffect zu gelangen, was in geschäftlichen Angelegenheiten doch der Zweck ist.

Nun wohl, mit einiger zur Klarlegung unserer Idee nöthigen Uebertreibung, ist es nicht dasselbe, was im Parlament jedesmal geschieht, wenn die industrielle Vereinigung, Belgien genannt, einige Dutzend Millionen verwenden zu können glaubt? Hat nicht dann bisher Jedermann ein Geschenk verlangt, unbekümmert darum, ob es nicht besser sein würde, knauserig zu sein zu dem Zwecke, die Nationalwohlfahrt mehr zu fördern?"

Gewiss würde es schlimm um das Staatsbahn-Princip stehen, wenn Mängel der vorgeschilderten Art eine demselben allgemein anhaftende Eigenthümlichkeit wären, was glücklicherweise nicht der Fall ist.

Der Betriebsvertrag der Niederländischen Centralbahn.

Der Vertragsentwurf, betreffend die Betriebsübernahme der Niederländischen Centralbahn durch die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, enthält folgende hauptsächlichen Bedingungen:

Die Centralbahngesellschaft verpachtet der Staatseisenbahn-Gesellschaft die 101 km lange Bahn mit allen auf und an derselben befindlichen baulichen Anlagen und Terrainflächen.

Die Niederländische Centraleisenbahn-Gesellschaft bleibt als solche fortbestehen und bleibt also die Vertretung den Actionären und den Obligationsgläubigern gegenüber ihre Sache.

Alle der Centralbahngesellschaft in Bezug auf den Betrieb obliegenden Verpflichtungen und zustehenden Befugnisse werden von der Staatseisenbahn-Gesellschaft übernommen und ausgeübt. Sollte Ausdehnung der Bahn und der Bahnanlagen oder ausserordentliche Herstellung derselben erforderlich werden, so werden diese Ausdehnungen oder Herstellungen von der Staatseisenbahn-Gesellschaft ausgeführt auf Kosten der Verpachterin. Zur Anlage des Doppelgeleises ist die Staatseisenbahn-Gesellschaft zu jeder Zeit berechtigt, sobald die Bruttoeinnahme der Centralbahn während wenigstens 3 Jahren mehr beträgt als 13 000 fl. pro Jahr und Kilometer. Das Fahrmaterial, das Inventar, Telegraphenlinien, Signalvorrichtungen und alle weiteren zur Ausrüstung der Bahn erforderlichen Gegenstände gehen in das Eigenthum der Staatsbahngesellschaft über gegen Erstattung einer von beiden Parteien nach Massgabe einer festgesetzten Werthberechnung zu ermittelnden Summe. Die Kaufsumme wird aber erst bei Auflösung des Pachtverhältnisses fällig. Falls aber der Betrieb von der Centralbahngesellschaft weiter geführt wird, werden das Fahrmaterial und die sonstigen zur Ausrüstung der Bahn gehörenden Vorrichtungen und Gegenstände wieder an die Centralbahngesellschaft in demselben Werthverhältnisse, wie obenerwähnte Berechnung festsetzt, zurückgewährt. Während der Dauer des Pachtvertrages wird der Centralbahngesellschaft eine Rente von 4½ pCt. der Kaufsumme vergütet.

Für die Feststellung der Bruttoeinnahme der Centralbahn sind die Roheinnahmen in 1883 für die Centralbahn auf 9 500 fl. und für die ebenfalls am 1. Januar 1883 an die Staatseisenbahn-Gesellschaft übergehende Südostbahn auf 7 300 fl. pro Kilometer normirt. Dieser Bruttoertrag wird für die nachfolgenden Jahre vermehrt oder vermindert pro rata der durchschnittlichen Zunahme oder Minderung der Bruttoeinnahmen der jetzt in Betrieb befindlichen Staatsbahnlinien (vermehrt durch die Bruttoeinnahme der Centralbahn und der Südostbahn). Für die fernerhin von der Gesellschaft in Betrieb zu nehmenden Staats- oder Privatbahnen wird ebenfalls ein Massstab festgestellt. Von der also berechneten Bruttoeinnahme werden 42 pCt. für Betriebskosten in Abzug gebracht. Betragen aber die Betriebskosten auf dem gesammten von der Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebenen Eisenbahnnetz weniger als 42 pCt. der Bruttoeinnahmen, so wird auch für die Centralbahn nur dieser geringere Procentsatz berechnet. Von dem also berechneten Nettoertrag werden abgesondert:

a) 500 fl. für jeden Kilometer Bahn mit einem Geleise und 1 000 fl. für jeden Kilometer doppelgeleisiger Bahn für den Fonds zur Erneuerung von Schienen, Querschwellen, Weichen und Drehscheiben;

b) 100 fl. pro Kilometer Bahnlänge für den Reservefonds zur Bestreitung der Ausgaben für durch Brandunfälle jeder Art und sonstige ausserordentliche Umstände erforderlich gewordenen Erneuerungen oder Herstellungen der Bahn, Gebäude, Werkstätten und des Fahrmaterials oder für Vergütungen von durch dergleichen Ursachen an Personen oder Gütern entstandenen Schäden;

c) 50 fl. pro Kilometer Bahnlänge für die Pensions-, Wittwen- und Krankencasse;

d) 4 pCt. der Gesammt-Brutto-Einnahme für den Fonds zur Erneuerung des Fahrmaterials;

e) die Vergütung für die gemeinschaftliche Benutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken oder Werkstätten;

f) 4½ pCt. der von der Staatseisenbahn-Gesellschaft gemachten Vorschüsse für die Erweiterung oder ausserordentliche Herstellung der Bahn oder Bahnanlagen;

g) 200 fl. pro Kilometer Bahnlänge zu Gunsten der Centralbahn-Gesellschaft zur Bestreitung der ihr noch bleibenden Verwaltungskosten;

h) 10 pCt. der Gesammt-Brutto-Einnahme für Verzinsung des für den Betrieb der Centralbahn verwendeten Betriebscapitals der Staatseisenbahn-Gesellschaft. Sobald die Brutto-Einnahme 8 500 fl. pro Kilometer oder mehr beträgt, wird aber nur 9 pCt. in Abzug gebracht, mit dem Vorbehalt, dass die Vergütung niemals weniger als 850 fl. pro Kilometer betragen darf;

i) 1 800 fl. pro Kilometer Bahnlänge für die Centralbahn-Gesellschaft.

Von dem Ueberreste empfängt die Centralbahn-Gesellschaft $^4/_5$. Der dieser Gesellschaft zufallende Antheil an den Brutto-Einnahmen (1 800 fl. pro Kilometer und $^4/_5$ der restirenden Summe) darf aber niemals mehr betragen, als die Zinsen des Anlagecapitals der Centralbahn, vermehrt mit 4 pCt. der für die Erweiterung oder ausserordentliche Herstellung der Bahn und Bahnanlagen verwendeten Summe.

Den Gläubigern von abgestempelten Obligationen wird während einer Zeitdauer von 3 Jahren nach Uebergang des Betriebes an die Staatsbahn-Gesellschaft die Gelegenheit geboten, Gebrauch zu machen von einer für die Dauer des Pachtvertrages von letzterer Gesellschaft gewährten Garantie: a) einer Jahresrente von 6 fl. für jede neu abgestempelte Obligation und b) der Rückzahlung zum vollen Betrage von 235 fl. aller von ihr aufs Neue abgestempelten Obligationen, deren Amortisation nach einem bestimmten Plan während der Dauer des Pachtvertrages erfolgt.

Die der Centralbahn auf Grund dieser Garantie gemachten Vorschüsse werden von dem in Gemässheit oben erwähnter Bestimmungen ihr zufallenden Antheil an den Brutto-Einnahmen in Abzug gebracht.

Der Pachtvertrag hat Gültigkeit während der ganzen Dauer der Concessionsbedingungen der Centralbahn. Die Staatsbahn-Gesellschaft ist berechtigt, den Betrieb der Centralbahn unter den gegenwärtigen Bedingungen mit allen Rechten und Verpflichtungen an den Staat abzutreten, unter der Voraussetzung aber, dass alsdann der Staat an die Stelle der Staatsbahn-Gesellschaft tritt.

Zur Sicherung der bei Beendigung des Pachtvertrages eventuell von der Centralbahn schuldigen Summen empfängt die Staatseisenbahn-Gesellschaft eine erste hypothekarische Einschreibung auf alle Immobilien und Besitzungen der Centralbahn zu einem Nominalbetrage von 1 000 000 fl. Die Centralbahn-Gesellschaft ist berechtigt zu einer dergleichen ersten hypothekarischen Einschreibung zum Nominalbetrage von 5 000 000 fl. zu Gunsten der Obligationsgläubiger.

Der Betrieb wird vom 1. Januar 1883 an auf die Staatseisenbahn-Gesellschaft übergehen.

Amerikanische Correspondenz.

Billets II. Classe. Ueber die kürzlich von uns erwähnten sogen. Differential-Fahrpreise und die Theilung des Personenverkehrs haben im August d. J. nochmalige Berathungen stattgefunden, welche zur Abänderung der früheren Festsetzungen geführt haben. In der darüber von der „Railroad Gazette" gebrachten Mittheilung ist auch von der II. Wagenclasse die Rede, über welche hier und anscheinend auch in Amerika selbst eine nur unvollkommene Kenntniss herrscht. Es heisst darin: „Die neu bestimmten Fahrgeldsätze sind von festerer Basis, sie umfassen sowohl den ostwärts als auch den westwärts gehenden Verkehr und sind gemacht nach und von allen Atlantischen Städten, nebst Albany und Washington, und für II. Classe- und „Theater"-Billets ebenso wie für I. Classe.

Es ist nicht allgemein bekannt, einen wie bedeutenden Verkehr der II. Wagenclasse die Trunklinien haben. Es ist dafür keine besondere Fürsorge getroffen; d. h. es giebt keine Wagen, die ausschliesslich für II. Classe-Passagiere bestimmt wären, und vermuthlich weiss der grösste Theil des Publikums überhaupt nicht, dass II. Classe-Billets verkauft werden. Die Inhaber solcher Billets werden in beliebigen Wagen untergebracht, wo die Zugführer Platz für sie finden können, die Männer gewöhnlich in den Rauchwagen; dagegen können sie keine Stätte in den Schlafwagen bekommen und werden in der Regel auch nicht in die Durchgangswagen aufgenommen, sie fahren aber meistentheils in sonst mit I. Classe-Passagieren besetzten Wagen. Manche Trunklinien-Passagieragenten nehmen an, dass 25 bis 30 pCt. der ostwärts gehenden Passagiere mit II. Classe-Billets fahren. Westwärts nehmen die Einwanderer deren Plätze in ausgedehntem Masse ein."

Beamten-Fahrpreise. Auf einer Versammlung der General-Passagieragenten der Trunklinien am 10. August wurde folgender Beschluss gefasst und den Anschlussbahnen zugesandt: „Beschlossen, dass Anschlusslinien autorisirt werden können, Specialbillets zu halben Preisen an Beamte ihrer und der anschliessenden Bahnen auszugeben auf Requisition eines der Oberbeamten der Bahn, bei der sie angestellt sind. Derartige Billets sollen lediglich nach Stationen der Trunklinien ausgegeben und monatlich soll darüber Nachweisung eingereicht werden u. s. w."

Mexicanisches Bahnnetz. Nach dem Journal „La Nacional" sind gegenwärtig in Mexico folgende Bahnstrecken im Betrieb und im Bau:

von Vera Cruz nach Stadt Mexico und Zweig nach Puebla	371	km
„ Vera Cruz nach Jalapa und Coatepec	144	„
„ Vera Cruz nach Medellin	22	„
„ Esperanza nach Tehuacan	50	„
„ Merida nach Progreso	36	„
„ Stadt Mexico nach Leon (Mexican. Centralbahn) .	409	„
„ Stadt Mexico nach Toluca (Mexican. Nationalbahn)	73	„
„ Stadt Mexico nach Cuantia Morelos	138	„
„ Paso del Norte nach Chihuahua (Mexic. Centralb.)	360	„
„ Puebla nach St. Martin	38	„
„ Puebla nach San Marcos	34	„
„ Vera Cruz nach Anton Lizardo und Alvarado . .	25	„
„ Vera Cruz nach Jalapa und Calchacomula . . .	19	„
„ Pachuca nach Irolo und Teoloyucan	45	„
„ Altate nach Culiacan	30	„
„ Merida nach Peto	26	„
„ San Louis Potosi nach La Joledad (Mexic. Centralb.)	6	„
„ San Louis Potosi nach Tampico (Mexic. Centralb.)	38	„
„ Stadt Mexico nach El Salto (Mexic. Nationalb.) .	83	„
„ Matamoras nach Monterey (Mexic. Nationalb.) . .	7	„
„ Zacatecas nach San Louis Potosi (Mexic. Nationalb.)	23	„
„ Stadt Mexico nach Toxoco	28	„
„ Nuevo Laredo nach Monterey (Mexic. Nationalb.) .	170	„
„ Guaymas nach Magdalena	200	„
„ Puebla nach Matamoras Izucar	23	„
„ Chalco nach Tialmanalco	15	„
Localbahnen (Tramways) i. Bundesdistrict, Stadt Puebla und Stadt Guadelajara	130	„
zusammen	2 626	km
Hierzu müssen noch gerechnet werden etwa . .	10	km

fertige Bahn auf dem Isthmus von Tehuantapec.

Der „El Correo de las Doce" bemerkt hierzu, dass zwar alle vorbezeichneten Linien, mit Ausnahme der Englischen Gesellschaft von Vera Cruz nach Mexico noch im Bau stehen, dieser aber überall mit grosser Energie betrieben wird. Mexicanisches Capital wird mit Vorliebe in dortigen Bahnen angelegt. Dies Verhältniss, eine Folge des Eindringens Amerikanischen Unternehmungsgeistes und Capitals ins Land, wird als ein bedeutungsvolles Merkmal Mexicanischen Fortschrittes und als ein unzweideutiges Zeichen der Stabilität der Regierung und als eine Thatsache angesehen, welche eine neue Epoche in der Geschichte der Republik Mexico bezeichnet.

Haftpflicht.

v. O. Auch eine lediglich durch menschliche Muskelkräfte auf Eisenschienen betriebene sogen. Anschlussbahn zwischen einer Fabrik und der Eisenbahn ist eine „Eisenbahn" im Sinne des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes. — Aus den Entscheidungsgründen: „Das Berufungsgericht verneint die Anwendbarkeit der Vorschriften des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes im vorliegenden Falle, weil der Schienenweg, auf welchem die klagbar gemachte Verletzung sich ereignet hat, nur aus einem vom Beklagten zwischen seiner Fabrik und dem nahegelegenen Bahnhofe der Hannoverschen Staatsbahn angelegten Schienenstrange bestehe, welcher lediglich dazu bestimmt sei, die zum Transporte von Fabrikmaterial dienenden Güterwagen und zwar mittelst menschlicher Muskelkräfte zu befördern; weil diese Benutzung des Schienenstranges nach der gewöhnlichen Bedeutung des Wortes nicht als Eisenbahnbetriebsunternehmen bezeichnet werden könne und der Beklagte daher nicht Eisenbahnbetriebsunternehmer zu nennen sei (§ 1 a. a. O.), nach seinem Wortinhalte aber voraussetze, dass die Verletzung beim Betriebe einer Eisenbahn erfolgt sei, bezüglich welcher die in Anspruch genommene Person als Betriebsunternehmer, also als Eisenbahnbetriebsunternehmer anzusehen sei. Das Berufungsgericht hebt weiter hervor, die hiernach in dem Wortinhalte des § 1 a. a. O. keine Rechtfertigung findende Anwendung desselben im vorliegenden Falle könne durch eine ausdehnende Auslegung nicht begründet werden und macht dem, zur Begründung der entgegenstehenden Ansicht des Landgerichts hervorgehobenen Umstande, dass der Betrieb auf dem fraglichen Schienenstrange die Gefährlichkeit des gewöhnlichen Eisenbahnbetriebes mit sich führe, gegenüber geltend, dass, wenn auch die Rücksicht auf die Gefährlichkeit des Bahnbetriebes die Veranlassung zum Erlasse des Gesetzes vom 7. Juni 1871 gegeben haben möge, doch dieses Motiv des Gesetzgebers es nicht rechtfertige, das Gesetz auf Fälle und Einrichtungen anzuwenden, welche nach dem ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers nicht als in dem Bereiche des Gesetzes liegend angesehen werden können, und welche mit dem vom Gesetze vorgesehenen Anwendungsfalle nur das gemein haben, dass ein Transport auf Eisenschienen stattfindet. — Diese Erwägungen können für zutreffend nicht erachtet, es muss vielmehr die Anwendbarkeit der Vorschriften im § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes im gegebenen Falle angenommen werden. Dem Berufungsgerichte ist allerdings darin beizupflichten, dass die Motive, welche den Gesetzgeber zum Erlasse eines Gesetzes veranlasst haben, nicht berechtigen, das Gesetz auf Fälle anzuwenden, welche nach dem im Gesetze ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers nicht als in dem Bereiche des Gesetzes liegend angesehen werden können, da nur der im Gesetze zum Ausdruck gelangte Wille des Gesetzgebers massgebend ist. Allein es kann dem Berufungsrichter darin nicht beigetreten werden, dass nach dem im § 1 a. a. O. ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers der vorliegende Fall nicht in den Bereich des Gesetzes falle. Das Gesetz selbst enthält darüber, was unter „einer Eisenbahn" und „dem Betriebe einer Eisenbahn" zu verstehen sei, keine näheren Bestimmungen und es sind die Ansichten über die Begrenzung des Umfanges des Gesetzes und insbesondere darüber, was im Sinne des Gesetzes unter einer Eisenbahn und dem Betriebe einer solchen zu verstehen sei, schon bei den Verhandlungen im Reichstage auseinandergegangen und auch bei der Auslegung und Anwendung des Gesetzes in Doctrin und Praxis verschiedene Meinungen zur Geltung gebracht. Da das Reichsgericht bereits wiederholt, insbesondere in dem Urtheile des I. Civilsenats vom 17. März 1880 (Annal. Bd. I. S. 89; Bd. II. S. 183; Entscheid. Bd. I. S. 247) über den „Begriff einer Eisenbahn und eines Eisenbahnunternehmens" im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes sich ausgesprochen hat, so kann auf diese Entscheidungen im Allgemeinen Bezug genommen werden. — Wenn aber das Berufungsgericht im vorliegenden Falle zur Begründung der Annahme, dass § 1 a. a. O. nicht Anwendung finde, darauf entscheidendes Gewicht legt, dass der Schienenweg, auf welchem die Verletzung des Klägers sich ereignet hat, nur aus einem vom Beklagten zwischen seiner Fabrik und dem nahe gelegenen Bahnhofe angelegten Schienenstrange bestehe, welcher lediglich dazu bestimmt sei, die zum Transporte von Fabrikmaterial dienenden Güterwagen und zwar mittelst menschlicher Muskelkräfte zu befördern und dass diese Benutzung des Schienenstranges nach der gewöhnlichen Bedeutung des Wortes nicht als Eisenbahnbetriebsunternehmen bezeichnet werden könne, so ist nicht bestimmt ersichtlich, was das Berufungsgericht unter einem Eisenbahnbetriebsunternehmen nach der „gewöhnlichen Bedeutung" des Wortes verstanden hat. Sollte dasselbe, wie es scheint, davon ausgehen, dass darunter nur die für den allgemeinen öffentlichen Personen- und Güterverkehr bestimmten Eisenbahnunternehmungen begriffen seien und dass auch nur diese unter das Reichshaftpflichtgesetz fallen, so würde darin, wie bereits wiederholt, insbesondere auch in der oben angezogenen Entscheidung, vom Reichsgericht ausgeführt worden ist, eine nicht zu billigende, dem Wortlaute

und Zwecke des Gesetzes nicht entsprechende Einschränkung der Anwendbarkeit desselben enthalten sein. Aber auch die speciell hervorgehobenen beiden Gründe können nicht für geeignet erachtet werden, den Betrieb auf dem in Frage stehenden Schienenwege als einen nicht unter § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes fallenden zu bezeichnen. Dass als bewegende Kraft nicht Dampfkraft, sondern nur menschliche Muskelkraft benutzt wird, steht der Anwendbarkeit des § 1 a. a. O. nicht entgegen, und die (allerdings von verschiedenen Seiten ausgesprochene) Ansicht, dass diejenigen Eisenbahnen, welche nur Theile einer anderen Unternehmung bilden, insbesondere die nur zur Verbindung einer Fabrik mit einer dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahn dienenden Schienengeleise überhaupt nicht unter die Vorschrift in § 1 fallen, kann für zutreffend nicht erachtet werden. Es ist vielmehr bei der Frage, ob diese sogen. Anschlussgeleise, bezl. der Betrieb auf denselben unter die Bestimmungen des § 1 a. a. O. zu subsumiren seien, im einzelnen Falle zu untersuchen, ob diejenigen Voraussetzungen vorliegen, unter welchen ein Eisenbahnbetrieb im Sinne des Gesetzes überhaupt anzunehmen ist (vergl. das angezogene Urtheil vom 17. März 1880), ob insbesondere nach der Bauart der Bahn und nach der Art und Weise des auf ihr stattfindenden Transports, der Betrieb desselben eine objectiv gleichartige Gefährlichkeit für das Publikum, wie namentlich auch für die bei dem Betriebe beschäftigten Personen mit sich führe, wie der Betrieb auf den für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr bestimmten Eisenbahnen" (vergl. Annal. Bd. I S. 89, 193; Bd. II S. 183; Entscheid. Bd. I S. 249; Bd. II S. 38). „Wenn aber, wie im vorliegenden Falle, auf einem an eine dem öffentlichen Verkehre übergebene Eisenbahn sich anschliessenden Schienenstrange die auf jener verkehrenden Güterwagen beladen und unbeladen nach und von der Fabrik durch Menschenkraft fortbewegt werden, so liegt für die bei diesem Transporte beschäftigten Personen eine objectiv gleichartige Gefährlichkeit des Betriebes vor, wie bei dem Transporte dieser grossen und schweren Wagen auf den dem öffentlichen Güterverkehre übergebenen Bahnen selbst. Die Bewegung solcher besonders schweren Wagen auf Eisenschienen ist gerade eines derjenigen Momente, welche die eigenthümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes begründet, gegen welche das Reichs-Haftpflichtgesetz im § 1 Schutz gewähren soll (Annal. Bd. II S. 183, 185, 260; Entscheid. Bd. II S. 9)". (Erk. des III. Civilsen. des Reichsgerichts vom 16. Mai 1882 in Sachen des Fabrikarbeiters J. Sch., Klägers u. Revisionsklägers, wider den Fabrikbesitzer G. L., Bekl. u. Revisionsbekl.; Braun u. Blum, Annal. Bd. VI S. 105 ff.)

Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.

(Schluss.)

Herr Eisenbahn-Maschinen-Inspector Garbe referirt über das Lehrlingswesen, unter Berücksichtigung der Verhältnisse in den Hauptwerkstätten der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin.*) Der Redner erwähnt, dass es die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Direction gewesen, welche neben einigen grösseren Fabriken, worunter die Schwartzkopff'sche zu Berlin zu nennen ist, seit längerer Zeit bestrebt war, Lehrlinge auszubilden. Das Beispiel der Bergisch-Märkischen Bahn ist es auch, was der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bereits im Anfang des Jahres 1878 den Königlichen Eisenbahn-Directionen zur Nachahmung empfiehlt.

Die darauf erfolgten Bestrebungen der einzelnen Verwaltungen und ihre Berichte über diesen Gegenstand veranlassten Se. Excellenz zu einem Rescript vom 21. December 1878 und zum Entwurf von Grundzügen über die Art und Behandlung des Lehrlingswesens in den Reparaturwerkstätten der Eisenbahn-Verwaltungen. Diese beiden Schriftstücke würdigen so sehr alle Schwierigkeiten und dringen so tief in das Wesen der Sache, dass sie eigentlich als der Ausgangspunkt für das gegenwärtige Lehrlingswesen betrachtet werden müssen.

Der Redner verliest die erwähnten Schriftstücke und schildert die bei den Hauptwerkstätten in Berlin gegen diese Einrichtungen entstandenen Schwierigkeiten, die erst nach der Einrichtung von gesonderten Lehrlingswerkstätten gehoben wurden.

Dass eine den Eisenbahnzwecken insbesonders förderliche und auch für den allgemeinen Maschinenbau giltige, gründlichere Durchbildung der Lehrlinge in der That bereits erreicht ist, zeigt der Vortragende hierauf an zahlreichen Probe-Arbeitsstücken, die von ganz verschieden begabten Knaben allein unter Aufsicht in der Hauptwerkstatt Berlin von Halb- zu Halbjahr der Lehrzeit ausgeführt wurden und allgemeinen Beifall fanden. Die Ausführung dieser Stücke lässt erwarten, dass der planmässige Unterricht und die sorgfältige Anhaltung der Knaben zu lehrreichen Arbeiten, wie sie in den kleinen und kleinsten Werkstätten nicht vorzukommen pflegen, überraschend gute Resultate zeitigen müssen.

*) Man vgl. die Mittheilung über denselben Gegenstand in No. 72 S. 926.

Der Vortragende geht darauf zu den Bedingungen über, unter welchen die Lehrlinge im Directionsbezirk Berlin Aufnahme in den Hauptwerkstätten finden, und bringt einen Lehrvertrag sowie die allgemeinen Bedingungen für die Aufnahme zur Verlesung.

Für die theoretische Ausbildung wird durch den Besuch der Fortbildungsschulen gesorgt, welcher an 2 Abenden der Woche von 7—9 und am Sonntag Vormittag von 8—12 Uhr vorgeschrieben ist. Ausser diesem Unterricht erhalten die Knaben einen ergänzenden in der Werkstatt selbst, welcher hauptsächlich den Zeichenunterricht und einige Vorträge über die Bearbeitung der einschlägigen Materialien und Behandlung der Werkzeugmaschinen umfasst.

Die praktische Beschäftigung der Lehrlinge in den beiden ersten Jahren, während sie der eigentlichen Lehrlingswerkstatt angehören, besteht unter Aufsicht eines Lehrlingsmeisters und zweier Lehrgesellen, von denen der eine Maschinenschlosser, der andere Dreher ist, hauptsächlich in dem Erlernen und Einüben der Handhabung der verschiedenen Werkzeuge und im Anfertigen verschiedener kleiner damit zusammenhängender Arbeiten.

Nach Ablauf dieser zwei Lehrjahre ist der Lehrling in der Regel so weit vorgeschritten, dass er nunmehr mit allen Handwerksmanipulationen, welche in das Maschinenschlosserfach schlagen können, hinreichend vertraut ist, und dass ihm nur noch die Uebung und Anwendung auf die mannigfachen Arbeiten der Praxis, resp. auf die Behandlung und Reparatur der Betriebsmittel fehlt. Zu dem Zwecke wird er gewöhnlich ½ Jahr im Wagenbau und den Rest seiner Lehrzeit von 1½ Jahr in der Locomotivabtheilung und im allgemeinen Maschinenbau fast unausgesetzt unter Beaufsichtigung bewährter Gesellen beschäftigt.

Ausser den vorstehend angeführten allgemeinen Arbeiten hat der Lehrling am Ende eines jeden Halbjahrs seiner Lehrzeit ein Probestück auszuführen. Diese Probestücke sollen einmal der Massstab für die Fähigkeit und den Fleiss der Knaben sein, dann aber auch auf öffentlichen Lehrlingsausstellungen Zeugniss für den Werth der Lehrmethode und des Lehrlingswesens nach dieser Seite ablegen, und durch Gegeneinanderstellen der Erzeugnisse einzelner Werkstätten zu weiterem Fortschritt führen.

Die erzielten Fortschritte sind für ein weiteres Vorgehen in dieser Richtung sehr ermunternd. Schon jetzt werden die Knaben, die im dritten und vierten Jahre lernen, von den Werkmeistern als den, von ausserhalb kommenden neueren Kräften nach allen Richtungen hin entweder gleich oder überlegen hingestellt, und auch der grosse Andrang zu den Lehrlingsstellen scheint nur ein gutes Zeichen für die Richtigkeit und Wichtigkeit der Sache.

Literatur.

Handbuch des landwirthschaftlichen Transportwesens von Dr. Emil Perels, o. ö. Professor an der K. K. Hochschule für Bodencultur in Wien. Mit 251 in den Text gedruckten Holzschnitten. Jena, Hermann Costenoble. 1882.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, das Gebiet des landwirthschaftlichen Transportwesens in gleicher Weise ausführlich und zusammenhängend zu bearbeiten, wie dies in neuerer Zeit mit verschiedenen anderen Gruppen des landwirthschaftlichen Ingenieurwesens, wie dem Meliorationswesen, dem landwirthschaftlichen Maschinen- und Bauwesen geschehen ist. Er hat dabei die Grenzen für den zu behandelnden Stoff ziemlich weit hinausgerückt, wie aus einer kurzen Angabe des wesentlichsten Inhalts hervorgehen wird. Das Werk — ein starker Band von 540 Seiten — zerfällt in zwei Theile, einen allgemeinen und einen speciellen. Im allgemeinen Theile wird das Transportwesen im Allgemeinen behandelt und wird eine Charakteristik der verschiedenen Transportmittel, besonders in Bezug auf den wirthschaftlichen Effect der verschiedenen Transportstrassen und den Widerstand der Fahrbahnen, gegeben. Sodann wird der Transport auf Landstrassen, Eisenbahnen und Wasserstrassen abgehandelt, und zwar sowohl in Bezug auf den Weg als in Bezug auf die bewegten Fahrzeuge und die Motoren. Der zweite, specielle Theil handelt von dem Transporte landwirthschaftlicher Producte, des Getreides, des Heu's, des lebenden Viehes, des frischen Fleisches, der Molkereiproducte und der Fäcalien. Die Darstellung aller dieser Gegenstände ist ausführlich und völlig dem beabsichtigten Zwecke genügend, ohne dabei weitschweifig zu sein. Wenn das Buch zunächst nur für Studirende an höheren landwirthschaftlichen Schulen bestimmt ist, so werden doch auch weitere Kreise Interessirendes in demselben finden. So sind speciell für den Eisenbahnfachmann die Capitel über den Transport landwirthschaftlicher Producte auf Eisenbahnen von Interesse, in welchen sich alle Einrichtungen, welche für den Transport von Getreide, frischem Fleisch etc. in Betracht kommen, beschrieben finden. Wir stimmen ferner mit dem Verfasser auch gern in dem Wunsche überein, dass die Dampf-Strassenbahnen eine grössere Ausdehnung bei uns finden und die Ueberzeugung bald in allen Kreisen sich Bahn brechen möchte, dass die Strasseneisenbahn mit Locomotivbetrieb zu den sichersten, überhaupt existirenden Transportmethoden zu zählen ist und dass man dieses so ausser-

ordentlich nützliche Verkehrsmittel durch keine hemmenden Vorschriften in seiner Entwickelung zurückhalten dürfe. Wir glauben dem Verfasser auch gern, dass zehnmal mehr Unglücksfälle auf Strassen von unaufmerksamen Wagenführern oder durchgehenden Pferden veranlasst werden, als von Locomotiven mit 15 km Maximalgeschwindigkeit.

Wir können nach dem reichen Inhalt des Buches nur wünschen, dass dasselbe eine recht weite Verbreitung finden möge.

—st.— **Die Hebeapparate,** deren Construction, Anlage und Betrieb. Unter Mitwirkung vieler Fachgenossen des In- und Auslandes herausgegeben von W. H. Uhland, Civilingenieur in Leipzig, Chefredacteur des „Practischen Maschinen-Constructeur" etc. I. Theil. Jena, Hermann Costenoble. 1882.

Das obige Buch soll in 2 Bänden mit über 300 Textfiguren, 6 Holzschnitttafeln und 14 Tafeln in Photolithographie eine Zusammenstellung geben der bemerkenswerthesten in der Praxis eingeführten Systeme von Hebeapparaten, wie sie gegenwärtig von den bedeutendsten Firmen dieser Fabrikationsbranche ausgeführt werden. Damit ist zugleich eine vollständige Uebersicht dessen verbunden, was bis jetzt, unter Berücksichtigung aller Neuerungen und Fortschritte, auf dem in Rede stehenden Gebiete des Maschinenbaues geleistet worden ist.

Die Hebemechanismen sind in folgende Eintheilung gebracht: A. Hebeladen; B. Rollen- und Flaschenzüge; C. direct wirkende Winden; D. Haspel- oder indirect wirkende Winden; E. Aufzüge; F. Krahne; G. Elevatoren.

Der uns vorliegende I. Theil behandelt die Abtheilungen A. bis E., wobei für jede Gattung von Hebemaschinen diejenigen Formeln, Tabellen und Nachweise gegeben sind, mit deren Hilfe die bezügliche Construction ausgeführt werden kann und auch alles Wissenswerthe in Beziehung auf Anlage und Betrieb zu entnehmen ist. Nach Durchsicht dieses Bandes sind wir zu der Ueberzeugung gelangt, dass das Werk sowohl dem Maschinentechniker und Jedem, der die Anwendung eines Hebeapparates ins Auge zu fassen hat, zur Auswahl derjenigen Maschine, die für seinen Zweck am besten geeignet ist, bestens dienen, als auch dem Fachmann, namentlich dem angehenden Constructeur werthvolle Anhaltspunkte für die Construction von Hebemaschinen bieten kann. Wir halten uns daher zu einer warmen Empfehlung des Buches berechtigt.

Da überdies bis jetzt kein Werk besteht, welches den fraglichen Gegenstand ausschliesslich und in umfassender Weise behandelt, so kommt das vorliegende practische Hilfsbuch einem wirklichen Bedürfnisse entgegen und darf auch deswegen als eine werthvolle Bereicherung der Fachliteratur anerkannt werden. Der II. Theil mit Vorwort und Inhaltsverzeichniss soll im Frühjahr 1883 zur Ausgabe gelangen.

Miscellen.

Trockenlegung des Genfersees. Wie reich unsere Zeit an Projecten ist, mag wiederum daraus hervorgehen, dass sich eine Englische Gesellschaft mit dem merkwürdigen Gedanken befasst, den Genfersee trocken zu legen. Das Bett sollte zur Weincultur etc. angelegt werden und würde, wie die Engländer sagen, sich jedenfalls ertragfähiger beweisen als wie die Fischzucht. Die Rhône wäre nur noch ein kleines Flüsschen, das sich durch das üppige Gefilde des ehemaligen Seebecken schlängeln würde. An Subsidien würden die Unternehmer nicht nur Nichts verlangen, sondern erböten sich im Gegentheil für das durch die Trockenlegung gewonnene Land 5 Millionen Francs zu bezahlen. Die Kosten der Arbeit würden lange nicht so bedeutend sein wie bei dem Zuidersee. Das Wasser des Sees soll durch einen Tunnel mehrere Kilometer weit unter dem Rhônethal hindurch abgeleitet werden bis an die Stelle, wo die Rhône ca. 80—90 m unter dem Spiegel des Sees liegt!

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Galizische Carl - Ludwigbahn. Berichtigung. Die in der No. 80 vom 16. October l. J. unter Publ.-No. 1907 (Seite 1019) publicirte Kundmachung wird dahin berichtigt, dass der zur Ausgabe gelangende Nachtrag I zum Local-Gütertarife eingetretener Hindernisse wegen mit 1. November noch nicht zur Einführung gelangen kann resp. verschoben werden muss. — Der genaue Einführungstermin wird demnächst bekannt gegeben werden. (1954)

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. December l. J. treten im 6. Südwestdeutschen Tarifheft (Main-Neckar-Bahn-Badischer Güterverkehr) die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Badischen Odenwaldbahn der Strecke Lauda-Wertheim und Lauda-Würzburg im Verkehr mit Darmstadt, sowie für die Stationen der Strecke Boxberg-Wölchingen und östlich im Verkehr mit Frankfurt a/M. (Sachsenhausen und Westbahnhof) ausser Kraft. Karlsruhe, den 16. October 1882. Generaldirection. (1939)

Directer Güterverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Hannover und Magdeburg, sowie zwischen Stationen des Directionsbezirks Magdeburg und der Oldenburgischen Bahn. Am 1. November cr. tritt zu den Tarifen für oben bezeichnete Verkehre der 3. bezw. 4. Nachtrag in Kraft. Dieselben enthalten neue bezw. abgeänderte Tarifsätze für verschiedene Relationen, auch wird durch dieselben die Haltestelle Griefstedt des Directionsbezirks Magdeburg in den directen Verkehr einbezogen. Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von je 0,10 bezw. 0,05 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 25. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1940)

Staatsbahn-Gütertarif zwischen den Directionsbezirken Berlin und Magdeburg. Am 1. November d. J. wird der 2. Nachtrag zu obengenanntem Tarif herausgegeben. Derselbe enthält:

Aufnahme der Haltestelle Griefstedt des Directionsbezirks Magdeburg und der Stationen Lebus und Podelzig, sowie der Haltestelle Grube Vaterland (bei Frankfurt a/O.) des Directionsbezirks Berlin in den directen Verkehr,

Berichtigungen zum Kilometerzeiger des Haupttarifs,

neue Entfernungen für die Station Grizehne (bei Calbe a/S.), welche früher den Namen Calbe a/S. führte, mit sämmtlichen bisher am Tarif betheiligten Stationen des Directionsbezirks Berlin, sowie abgeänderte Entfernungen und Tarifsätze für verschiedene Stationen des Directionsbezirks Magdeburg und des Directionsbezirks Berlin.

Soweit für die betreffenden Relationen im obengenannten Tarife oder im Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 beziehungsweise in den Tarifen für Niedersächsisch - Ostdeutschen, den Schlesisch-Niedersächsischen und den Berlin-Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband nebst deren Nachträgen bereits Tarifsätze bestanden haben, verlieren dieselben, falls sie niedriger sind, als die neuen Tarifsätze am 1. December d. J., andernfalls bereits am 1. November d. J. ihre Gültigkeit.

Auskunft über die neuen Frachtsätze ertheilt das Verkehrs-Bureau der unterzeichneten Direction in Magdeburg. Vom 1. November d. J. ab ist der Nachtrag bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ für das Exemplar zu beziehen. Magdeburg, den 16. October 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der Verbandsverwaltungen. (1941)

Für den directen Verkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits kommt an Stelle des Gütertarifs vom 10. März d. J. ein neuer Tarif mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser den bereits im alten Tarif enthaltenen Sätzen für Berlin und Stettin solche für die neu-einbezogenen Stationen Frankfurt a/O., Freienwalde a/O., Letschin, Lüdersdorf, Neu-Trebbin, Oderberg - Brahlitz, Seelow, Wriezen.

Druckexemplare sind zum Preise von 20 ₰ pro Stück durch die Verbandsstationen, sowie das Auskunftsbüreau in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) zu beziehen. Berlin, den 18. October 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft. (1942)

Am 1. November d. Js. gelangen im Nachbarverkehr zwischen diesseitigen und den Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn Clausdorf, Sperenberg und Schiessplatz directe Tarifsätze für die bei Frankfurt a/O. belegene Haltestelle Grube Vaterland zur Einführung.

Ueber die Höhe der Tarifsätze ertheilen nähere Auskunft die betreffenden Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatsbahnen hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz. Berlin, den 14. October 1882. Königliche Eisenbahndirection zugleich Namens der Königlichen Militär-Eisenbahn. (1943)

Am 15. October 1882 gelangt Nachtrag I zu dem Uebernahmetarife für den Sächsisch - Ungarischen Elbumschlagsverkehr zur Einführung. Exemplare desselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 14. October 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Frhr. von Biedermann. (1944)

Am 15. October 1882 gelangt ein Ausnahmetarif für den Rumänisch-Galizisch-Sächsischen Getreideverkehr zur Einführung. Derselbe gilt nur für Getreidesendungen mit directen Frachtbriefen nach Hamburg, welche in Dresden-Elbkai zum Umschlag gebracht werden und ist zum Preise von 0,10 ℳ bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 14. October 1882. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1945)

Moskau-Wjäsma, Schlesischer Flachsverkehr. Vom 1. December 1882 neuen Styls ab tritt eine Erhöhung der Frachtsätze ab Schnittpunkt westlich der Tariftabelle II des Tarifs für die Beförderung von Flachs, Hanf, Heede und Werg im directen Verkehr zwischen den Stationen Moskau und Wjäsma der Moskau-Brester Bahn einerseits und Schlesischen Stationen andererseits vom 1. Februar 1882 neuen Styls ein und zwar erhöhen sich die Frachtsätze ab Schnittpunkt westlich im Verkehr mit Jägerndorf loco, Jägerndorf transito und Schmiedeberg um je 0,16 *M.*, im Verkehr mit den übrigen daselbst verzeichneten Stationen dagegen um 0,14 *M.* pro 100 kg.

Der directe Verkehr mit Liebau transito wird mit dem gleichen Tage aufgehoben. Bromberg, den 13. October 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1946 J)

Der vom 8./20. October 1882 alten/neuen Styls giltige Theil 1 des Tarifs für directe Gütersendungen zwischen Stationen der
Moskau-Brester Eisenbahn,
Riaschsk-Wjäsma Eisenbahn,
Riaschsk-Morschansk Eisenbahn,
Morschansk-Sysraner Eisenbahn,
Orenburger Eisenbahn,
Riäsan-Koslow Eisenbahn,
Tambow-Koslow Eisenbahn,
Tambow-Saratow Eisenbahn
einerseits
und Deutschen Stationen
andererseits
via Brest-Warschau-Alexandrowo und
via Brest-Warschau-Sosnowice
gilt von dem vorgenannten Einführungstage ab auch für die Route Brest-Grajewo-Korschen.

Zollabfertigungs- und Declarationsgebühren werden hinsichtlich des Ueberganges Grajewo/Prostken wie im Südwestrussisch - Norddeutschen Eisenbahnverbande erhoben.

Gleichzeitig mit der Einführung des vorbezeichneten Tarifs treten folgende Frachtermässigungen ein:

a) Der Frachtsatz der Station Mylnaja der Orenburger Eisenbahn (Abtheilung A, Tariftabelle 5, ab Schnittpunkt 2 östlich) für Weizenmehl, sowie Mehl anderer Art (mit Ausnahme von Roggen-, Kartoffel-, Wermuth-, Kräuter- und Holzmehl), Hirsegrütze und Malz wird im Verkehr mit sämmtlichen in der Abtheilung B des vorbezeichneten Tarifs genannten Deutschen Stationen von 386,15 Rubel auf 286,15 Rubel pro Wagen von 10 000 kg (610 Pud) herabgesetzt.

b) Der Frachtsatz der Station Breslau N. M. E. (Abtheilung B, ab Schnittpunkt 2 westlich) für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaamen, Mehl und Mühlenfabrikate excl. Kleie wird für den Verkehr mit sämmtlichen in der Abtheilung A des vorbezeichneten Tarifs genannten Russischen Stationen von 94 *M.* auf 84 *M.* pro Wagen von 10 000 kg (610 Pud) ermässigt.

Vom 5. December 1882 neuen Styls ab wird dagegen der Frachtsatz der Stationen
Köln Gereon, Köln Pantaleon, Köln Rheinstation, Köln Thürmchen } Eisenbahn - Directionsbezirk Köln (linksrheinisch)
(Abtheilung B, ab Schnittpunkt 1 westlich) für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaamen, Mehl und Mühlenfabrikate excl. Kleie im Verkehr mit den sämmtlichen in der Abtheilung A des vorbezeichneten Tarifs genannten Russischen Stationen von 422 *M.* auf 425 *M.* pro Wagen von 10 000 kg (610 Pud) erhöht. Bromberg, den 14. October 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1947 J)

Belgisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. November cr. treten zu den Belgisch - Südwestdeutschen Tarifheften IX a und IX b die Nachträge II in Kraft.

Dieselben enthalten ausser den neuen Frachtsätzen für Bensheim, Darmstadt und Heidelberg, der Ergänzung des Haupttarifs durch Abtheilung:

VI. Ausnahmetarif für Holz;

VII. Verzeichniss der nicht tarifirten Stationen zu Abschnitt VI;

VIII. Verzeichniss der im Innern der Städte gelegenen, nicht tarifirten Belgischen Güterexpeditionen etc.;

IX. Assimilationstabelle der Privatanschlüsse, auch Druckfehlerberichtigungen, sowie erhöhte Frachtsätze der allgemeinen Tariftabellen für Heidelberg (No. I des Tarifheftes IX a).

Letztere werden jedoch erst am 15. December cr. eingeführt. Köln, den 17. October 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1948)

Am 20. October 1882 tritt zu dem vom 15. August cr. ab gültigen Ausnahmetarife für den Transport von Rinden Europäischer Holzarten etc. im Ungarisch - Rheinländisch - Westfälischen Verbande der Nachtrag I in Kraft, welcher bei den Güterexpeditionen der betreffenden Verbandsstationen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale unentgeltlich zu haben ist.

Derselbe enthält:

1. Anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für die Stationen der Ungarischen Staats- und der Ungarischen Nordostbahn;

2. directe Frachtsätze und Entfernungen für verschiedene in den oben erwähnten Tarif neu einbezogene Stationen der Ungarischen Staatsbahn;

3. eine Bestimmung, wonach die Frachtsätze für Cassel sowohl für Cassel Oberstadt als auch für Cassel Unterstadt, diejenigen für Coblenz für Coblenz Rheinbahnhof und für Coblenz Moselbahnhof und diejenigen für M. Gladbach Rh., für M. Gladbach am Böckel und für M. Gladbach am Speik Gültigkeit haben.

Die sub 1 erwähnten erhöhten Frachtsätze treten erst am 16. December cr. in Kraft. Köln, den 18. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1949)

Vom 10. December cr. ab erhöhen sich in den vom 1. Mai cr. ab gültigen Staatsbahntarifen:

1. für die Bezirke Köln (linksrh.) - Breslau der Ausnahmetarifsatz für Holz in der Relation Schwientochlowitz - v. d. Heydt von 3,42 *M.* auf 3,52 *M.*, Königshütte-Winningen von 2,17 *M.* auf 3,17 *M.*,

2. für die Bezirke Köln (rechtsrh.)-Breslau der Ausnahmetarifsatz für Holz in der Relation Beuthen-Metelen von 2,83 *M.* auf 2,93 *M.* und die Entfernung Frintrop-Schoppinitz im Nachtrag I von 894 km auf 994 km.

Breslau, den 17. October 1882. Königliche Direction der Oberschl. Eisenb., zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1950)

Wir bringen zur Kenntniss, dass die durch Bekanntmachung vom 9. August 1881 für den Verkehr zwischen Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Insterburg, Königsberg und Memel einerseits und Cassel, Hannover, Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten) und Osnabrück andererseits im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande eingeführten Ausnahmesätze für Flachstransporte bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum nach dem Ausscheiden der genannten Stationen aus dem Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande gegenwärtig im Staatsbahnverkehre zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover andererseits vom 1. Juni 1882 zur Anwendung kommen. Bromberg, den 18. October 1882. Königl. Eisenbahn Direction. (1951)

Mit Giltigkeit vom 1. bis 30. November 1882 treten im Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbande sowie im Hannover-Magdeburg-Ungarischen Verbande neue **Getreide-Saisontarife** mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft, durch welche die seitherigen Saisontarife vom 10. September 1882 ersetzt werden. Exemplare hiervon sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 19. October 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats - Eisenbahnen. von Tschirschky. (1952)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Bis auf Weiteres wird für Sendungen von Rohzucker oder anderem Zucker, welche über die diesseitige Bahn in Stettin eingehen und zur Ausfuhr seewärts bestimmt sind, eine gebührenfreie Lagerung bis zu 8 Tagen gewährt. Nach Ablauf dieser Frist wird ein Lagergeld von 0,05 *M.* pro 100 kg für jeden angefangenen Monat berechnet. Breslau, den 18. October 1882. Directorium. (1953)

2. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn - Gesellschaft. Zur weiteren Ausführung des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36), fordern wir im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. B. Serie A. der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (Gotha-Leinefelde) auf, diese Actien **vom 1. October d. J. ab** gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptcasse hierselbst oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin (Leipziger Platz No. 17) einzureichen. Es wird für je eine Actie Lit. B. Serie A. à 300 *M.* eine Staatsschuldverschreibung der vierprocentigen consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 300 *M.* unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 *M.* 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 *M.* ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Appoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind daher die Dividendenscheine für das Jahr 1882 und die folgenden Jahre No. 16—20 nebst Talons mit einzuliefern. Für die fehlenden Dividendenscheine werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. October 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Haupt-

casse zu Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interimsquittung ausgehändigt werden.

Zur raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses Geschäfts empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien nebst dazu gehörigen Dividendenscheinen No. 16—20 und Talons, ebenso alle darauf bezügliche Correspondenz, sind direct an unsere Hauptcasse hier oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptcasse in Berlin — nicht aber unter der Adresse der unterzeichneten Direction — einzusenden.

2. Jeder einzelnen Sendung ist das vorgeschriebene Nummernverzeichniss in duplo beizufügen, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptcassen in Berlin und Erfurt, wie auch von den Billet-Expeditionen unserer grösseren Stationen unentgeltlich verabfolgt werden.

Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In einem der beiden Nummernverzeichnisse ist die vorgedruckte Empfangsquittung ordnungsmässig zu vollziehen und die Werthsdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Für grössere Posten von Actien, welche der Besitzer derselben zum Umtausche persönlich in Erfurt zu präsentiren beabsichtigt, ist zuvor der Tag und die Stunde mit der Hauptcasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (323)

3. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die bis Ende August 1883 auszuführende Lieferung von 37 450 m kiefernen Weichenschwellen von 17 cm Stärke und 20 cm Auflagerbreite, 8 910 m dergleichen von 13 cm Stärke und 17 cm Auflagerbreite, sowie von 97 500 Stück kiefernen Querschwellen von 1,5 m Länge, 13 cm Stärke und 17 cm Auflagerbreite soll verdungen werden.

Die für diese Lieferungen massgebenden besonderen Bedingungen können im Ingenieur-Hauptbureau hier eingesehen oder von da gegen Erlag von je 30 Pfennigen bezogen werden.

Angebote auf diese Lieferungen oder Theile derselben sind, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot für Schwellen", bis spätestens den 4. November d. J., Vormittags 10½ Uhr portofrei an die unterzeichnete Stelle einzusenden, zu welcher Zeit hier die Eröffnung derselben erfolgen soll. Die Auswahl unter den Bietern wird vorbehalten. Letztere bleiben bis zum 18. November d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden. Bis dahin nicht als angenommen erklärte Angebote sind als abgelehnt zu betrachten. Dresden, am 13. October 1882. Königliche General-direction der Sächs. Staatseisenbahnen. Freiherr v. Biedermann. (408)

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung der für die Werkstätten Breslau, Posen und Ratibor pro 1883 erforderlichen Nutzhölzer. Offerten sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Submissionstermine Donnerstag, den 16. November d. J., Vormittags 10 Uhr versiegelt und portofrei an das unterzeichnete Bureau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche zum Preise von 1 ℳ pro Exemplar unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 17. October 1882. Materialienbureau der Königlichen Direction. (409)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1883 erforderlichen Betriebs-, Werkstatts- und Telegraphen - Materialien soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Bedingungen mit Verzeichnissen etc. können gegen Zahlung von 1,50 ℳ Copialien von unserer Registratur, Zimmer No. 35, bezogen werden. Nach Auswärts erfolgt Franco - Ueberweisung gegen Einsendung von 1,70 ℳ.

Die Lieferungsproben können vom 25. d. Mts. ab an den Wochentagen von 9—12 Uhr Vormittags in dem Werkstätten-Magazin hierselbst besichtigt werden.

Offerten sind franco und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submissions - Offerte auf Material-lieferung"

bis Freitag, den 10. November cr., Vormittags 9 Uhr, einzureichen. Der Submissionstermin wird im Arbeiter - Speisesaale unserer Werkstatt abgehalten. Breslau, den 14. October 1882. Directorium. (411)

Pfälzische Eisenbahnen. Der Materialbedarf für den Betrieb der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1883 soll im Wege der allgemeinen schriftlichen Submission in Lieferung vergeben werden. Die Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen von heute ab bei unseren Bahnhofverwaltungen Ludwigshafen, Frankenthal, Speyer, Germersheim, Neustadt, Landau, Dürkheim, Kaiserslautern, Homburg und Zweibrücken und unserer Directionskanzlei hier zur Einsicht auf und können daselbst zum Preise von 30 ₰ in einzelnen Exemplaren bezogen werden.

Die Submissionen sind bis zum 4. November l. J., Mittags 12 Uhr, bei unterfertigter Direction versiegelt und mit der Bezeichnung:

„Submission für Lieferung von Materialien pro 1883"

franco einzureichen. Die Submittenten bleiben bis incl. 31. December d. J. an ihre Offerten gebunden. Ludwigshafen a/Rh., 15. October 1882. Die Direction. v. Jaeger. (410)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 83. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 27. October 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Wir ersuchen ergebenst, die betreffenden Dienststellen darauf aufmerksam zu machen.

Dieser Nummer liegt No. 20 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Das Institut der Patentagenten.*)

Sehr häufig wurden seither Leute, welche in anderen Berufszweigen nicht vorwärts kommen konnten, zuletzt Patentanwälte oder Agenten, und speculirten als solche auf die Leichtgläubigkeit geschäftsunkundiger Patentnehmer, welche ihre Rechte schon gesichert hatten, wenn sie nur ein Patentcertificat mit untergedrucktem grossen Siegel bekommen haben. Man würde erstaunen, wenn auch nur angenähert die Verluste zusammengestellt würden, welche die Patentträger durch solche unfähige Rathgeber bei der Patententnahme sowohl wie bei der Ausnutzung der Patente erlitten haben.

Zur Beseitigung dieser Missstände ist jetzt in England das „Institut of Patentagents" gegründet.

Die Mitglieder desselben zerfallen in 4 Klassen:

- Fellows (wirkliche Mitglieder),
- Associates (Genossen),
- Foreign Members (auswärtige Mitglieder),
- Honorary Members (Ehrenmitglieder).

Es liegt in der Natur der Sache, dass erstmal alle jetzigen Patentanwälte, welche die Statuten des Instituts bei seiner Gründung unterschrieben haben, zu Fellows ernannt werden, später aber müssen die Candidaten für diese Klasse vom Council (dem Vorstande des Instituts) ordnungsmässig gewählt werden. Um wählbar zu sein, muss der Fellowcandidat mindestens 25 Jahre alt sein, und entweder während wenigstens 5 Jahren als selbstständiger Patentagent in England gewirkt haben und wegen seiner Geschäftserledigung gut beleumundet sein, oder wenigstens 7 Jahre als Gehilfe oder Assistent eines Fellows gewirkt und sich die Qualität eines Patentagenten erworben haben, oder endlich vor der Examinationscommission des Instituts ein Examen in der Patentgesetzgebung und Praxis, im mechanischen Zeichnen und in den vom Council verlangten technischen oder anderen Fächern bestanden haben.

Die Associates sind mehr wie 25 Jahre alte Personen, welche keine Patentanwälte von Beruf sind, die aber durch ihre Bekanntschaft mit der Gesetzgebung, den Künsten und Wissenschaften als Sachverständige und Beiräthe wirken können. Sie werden entweder vom Council ernannt oder rücken, nachdem sie mindestens 3 Jahre Graduates (Gehilfen oder Aspiranten) des Instituts gewesen sind, aus dieser Klasse in die der Associates auf.

Die Foreign Members sind Patentagenten fremder Länder oder der Englischen Colonien.

Zu Honorary Members endlich werden solche Personen erwählt, die wegen ihrer hervorragenden Stellung im öffentlichen Leben oder in wissenschaftlicher Beziehung das Institut zu heben in der Lage sind.

Mit dem Institut verbunden ist noch die Klasse der Graduates. Das Council ernennt dazu qualificirte Personen und ertheilt denselben bestimmte Berechtigungen.

Die Graduates, welche Patentanwälte werden wollen, müssen zwischen einem Alter von 18 und 26 Jahren Gehilfen von Fellows des Instuts sein oder gewesen sein. Sie rücken, wie bereits oben erwähnt, zuerst zur Klasse der Associates und später dann event. in die der Fellows auf.

Neben der Anbahnung von Verbesserungen in der Patentgesetzgebung und Praxis, der Aufstellung von Normen für die Geschäftsführung der Patentagenten, der Umgrenzung der Thätigkeit und Competenzen derselben, ist die Hebung des Standes der Patentagenten der wesentlichste Zweck des Instituts und soll dieser erreicht werden durch Discussionen und Austausch der Gedanken über alle das Patentwesen betreffenden Angelegenheiten in den allgemeinen Sitzungen des Instituts, und durch Fernhalten resp. Ausstossung unreeller und unfähiger Personen von dem Patentfache.

Man wird allerdings auch in Zukunft Keinen verhindern können, sich als Patentagent zu etabliren, das Publikum wird aber demnächst auch nur denjenigen Patentagenten sein Vertrauen schenken, welche dadurch, dass sie Mitglieder des Instituts sind, ihre Qualification als Beirath in Patentsachen nachgewiesen haben. r.

(Dem Vernehmen nach beabsichtigt man nach den wesentlicheren Bedingungen des Englischen Patentinstituts eine gleiche Corporation auch in Deutschland ins Leben zu rufen. Die Red.)

*) Nach dem „Engineering" (September 8. 82).

Kein Tunnel zwischen England und Frankreich

betitelt die „Nationalzeitung" einen Leitartikel vom 21. October, nach welchem der Plan eines unterseeischen Tunnels zwischen England und Frankreich als beseitigt angesehen werden soll. Der Ausspruch gründet sich auf den Inhalt des umfangreichen, am 16. d. M. von der Englischen Regierung veröffentlichten Blaubuchs, welches die Geschichte des Tunnels in seinen verschiedenen Stadien darstellt und eine Menge interessanter Documente enthält, die den Bau des projectirten Canaltunnels betreffen. Aus der neuesten Phase des Tunnels theilen wir nach Inhalt mehrerer uns vorliegender Blaubuch-Auszüge*) zur Ergänzung der Mittheilungen in No. 81 Folgendes mit:

Am 6. Juli 1881 machte das Handelsamt das Kriegsministerium auf eine in der Generalversammlung der South Eastern Railway von deren Vorsitzenden gehaltene Rede aufmerksam, wonach die Bohrversuche den Beweis geliefert hätten, dass man in 5 Jahren einen Versuchstunnel von 7 Fuss Durchmesser bohren könne, und schlug demselben vor, bezüglich des Canaltunnelbaues eine Commission zu ernennen, in welcher das Kriegsministerium, die Admiralität und das Handelsamt vertreten sein sollten. Diese aus den drei Regierungsdepartements gebildete Commission zog die Pläne in genaue Erwägung und vernahm nicht nur die Vorsitzenden der beiden die Bauconcession ansuchenden Gesellschaften, Sir Edward Watkin und Sir John Hawkshaw, sondern auch Sir Garnet Wolseley und Sir John Adye bezüglich der Practicabilität des Tunnels.

*) Insbesondere fanden wir in der „Neuen Börsenzeitung" vom 18. October einen eingehenden Auszug, welcher auch die frühern Phasen des Tunnels betrifft; sodann im „Centralblatt der Bauverwaltung" vom 21. October etc. Die Red.

Sir Garnet Wolseley, der Held von Tell el Kebir, hatte schon vorher der Commission eine lange Denkschrift vorgelegt, in welcher er gegen beide Projecte opponirte, da dieselben den um England gezogenen Schutzgürtel, dem das Land so viel verdanke, ruinirten. Er zog den Gedanken, den Tunnel unter Wasser zu setzen, in's Lächerliche und wies entschieden auf die Schwierigkeiten einer stetigen, nie ermüdenden Vertheidigung hin. „Nie ist eine Frage von solcher vitalen Bedeutung für das Interesse der Nation zu entscheiden gewesen und ich rathe meinen Landsleuten so dringend, wie es in Worten geschehen kann, die Angelegenheit in der ernstesten Weise zu erwägen und sich nicht von den sorglosen Behauptungen von Speculanten hinreissen zu lassen". Sir John Adye hält es ebenfalls für möglich, dass England durch ein directes Vorgehen durch den Tunnel erfolgreich angegriffen werden könne. Selbstverständlich bedürfe man Vorsichtsmassregeln, jedoch seien dieselben sehr einfach im Vergleich zu denjenigen, welche andere Nationen nöthig haben. Aehnlich hat sich Sir Andrew Clarke ausgesprochen, während der Herzog von Cambridge sich wieder ebenso entschieden gegen den Tunnelbau ausspricht, wie Sir Garnet Wolseley. Auch das Channel Tunnel Defence Committee sucht in seinem Bericht, datirt vom 12. Mai 1882, ausführlich nachzuweisen, dass keins der beiden Projecte die Bedingungen erfüllt, welche für die Vertheidigung des Tunnels, wenn derselbe gebaut wird, absolut nothwendig sind. Der Ausschuss hält es für nicht wünschenswerth, dass die Tunnelmündung innerhalb wirksamer Schussweite von der Meeresküste liegt und erklärt folgende Bedingungen als unerlässlich: Der Tunnel brauchte nicht innerhalb irgend welcher Befestigungswerke auszumünden, jedoch sollen die Mündung, die Luftschachte, Pumpen u. s. w. von den Aussenwerken einer Festung beherrscht sein. Sodann sollen Mittel geschaffen werden, um den Tunnel durch ein Fallgatter zu sperren und um nöthigenfalls giftige Gase einströmen zu lassen. Auch müsse eine Zerstörung des Küstenstückes des Tunnels mittels Minen bewerkstelligt werden können. Zum zeitweiligen Füllen mit Wasser durch Schleusen, sowie zu einer dauernden Füllung durch Zuleitungen vom Meeresgrunde aus seien geeignete Einrichtungen zu treffen. Die mechanischen Vorrichtungen für die zeitweilige Sperrung müssten von verschiedenen Punkten der Befestigungswerke in Wirksamkeit gesetzt werden können und die Zerstörungsminen des Tunnels sollten mit getrennten Leitungen nicht nur nach der Haupt-Festung, sondern auch nach mehreren fernliegenden Punkten versehen sein.

Nach Aufzählung all dieser Massregeln, welche nothwendig sein würden, um England gegen die Gefahr eines feindlichen Einfalls durch den Tunnel zu schützen, spricht jedoch das Comité die Meinung aus, dass ein langer Friede leicht Sorglosigkeit erzeugen könne, und dann die Befestigungen im Augenblick der Gefahr unwirksam armirt oder unzureichend bemannt sein, folglich keine Sicherheit gegen eine Ueberrumpelung bieten möchten. Der Ausschuss kommt deshalb zu dem Schluss, dass es vermessen sein würde, unbedingtes Vertrauen selbst in die umfassendsten Anstalten zu setzen, die getroffen werden dürften, um den Tunnel für jede denkbare Möglichkeit eines feindlichen Ueberfalls gänzlich unbrauchbar zu machen, welcher Ansicht sich die meisten Gutachten der Englischen Militär-Autoritäten anschliessen.

Alle diese Berichte sind in dem Blaubuche enthalten, dessen eingehendes Studium den Parlamentsmitgliedern, die sich demnächst für oder gegen den Tunnelbau zu erklären haben werden, von der Englischen Presse aufs Dringendste ans Herz gelegt wird. — Wenn auch bei der patriotischen Beklemmung, welche in allen Schichten des Englischen Volkes gegen das drohende Tunnelloch herrscht, die Aussichten für den Tunnelbau schlecht genug zu stehen scheinen, so lässt sich doch unseres Erachtens — ehe das Parlament selbst gesprochen, der Tunnel nicht so als abgethan hinstellen, wie solches in der Presse bereits geschieht.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Aufnahme der Stargard-Cüstriner Bahn in den Verein. Die von der Direction der Stargard - Cüstriner Eisenbahngesellschaft in Pyritz beantragte Aufnahme in den Verein ist von der Commission für das Vereinsstatut genehmigt worden und die geschäftsführende Direction hat nunmehr gemäss § 3 (No. 2) und § 13 des Vereinsstatuts die allgemeine Abstimmung über den Antrag eingeleitet.

Die 98,2 km lange und am 31. August cr. dem Verkehre übergebene Bahn, welche an ihren Endpunkten (Stargard und Cüstrin) directen Schienenanschluss an die Preussischen Staatsbahnen hat, ist als normalspurige Secundärbahn derartig gebaut, dass sämmtliche Betriebsmittel der Hauptbahnen auf dieselbe übergehen können. An Betriebsmitteln sind vorhanden: 7 Tenderlocomotiven, 10 combinirte Personenwagen I., II. und III. Classe, 4 Gepäckwagen, 32 bedeckte und 13 offene Güterwagen (10 000 kg Tragfähigkeit), 12 offene Güterwagen (12 500 kg Tragkraft), 10 doppeletagige Viehwagen und 2 Paar Langholzwagen (10 000 kg Tragkraft). Für die Ausführung der am häufigsten vorkommenden Reparaturen an Locomotiven und Wagen ist eine eigene Reparaturwerkstatt in Soldin vorhanden, während die Hauptreparaturen in den Werkstätten der Anschlussbahnen ausgeführt werden. Die Gesellschaft besitzt eigenes Fahrpersonal. Die oberste Leitung des Betriebes ist in der Hand der zur Zeit aus 2 Mitgliedern bestehenden Direction in Pyritz vereinigt.

Verein für Eisenbahnkunde.

Sitzung vom 12. September 1882.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs-Baumeister Lantzendörffer.

Herr Oberingenieur W. Clauss aus Braunschweig spricht „über Personenwagen schnellfahrender Züge." — Anknüpfend an den von Herrn Maschineninspector Wichert über Einrichtung und Ausstattung der Personenwagen vor einiger Zeit im Verein gehaltenen Vortrag beleuchtet der Vortragende die in neuerer Zeit an den Personenwagen theils getroffenen, theils für dieselben projectirten Einrichtungen. Von jeher sei es der Stolz der grossen Mehrzahl der Deutschen Eisenbahnverwaltungen gewesen, in dem Comfort und der Ausrüstung der Wagen den Wünschen des Publikums entgegenzukommen, ja man sei hin und wieder selbst zu weit darin gegangen. Der Redner erinnert an die Verdienste, welche sich der Norddeutsche Eisenbahnverein nach dieser Richtung hin erworben habe. Durch die regelmässigen Conferenzen der Oberbeamten, in welchen fast alle Zweige der gesammten Eisenbahntechnik zur Discussion gelangten, in welchen der Betrieb in gleicher Weise Beachtung fand, habe derselbe Grosses geleistet. In denselben sei auch schon die Frage der Intercommunicationswagen in Anregung gebracht worden, indem Redner selbst im Jahre 1867 ein Project für einen solchen Wagen vorgelegt habe, welches aber abgelehnt worden wäre. Den Gründen dieser Ablehnung stimme er jetzt selbst bei, denn auch er könne sich für das Intercommunicationssystem nicht mehr erwärmen.

Der Norddeutsche Eisenbahnverein wurde später erheblich erweitert und in diesem erweiterten Vereine wurde 1880 auf Antrag der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn eine Commission gewählt, welche sich mit den Untersuchungen über den unruhigen Gang der Fahrzeuge beschäftigen sollte. In Folge dessen wurden von 17 Eisenbahnverwaltungen Enquêten veranlasst. Zahlreiche und interessante Versuche sind von den verschiedenen Verwaltungen gestellt worden. Besonderes Interesse verdienen die von Herrn Maschineninspector Stösger auf der Anhaltischen Eisenbahn angestellten sogenannten Tastexperimente, sowie die auf den Sächsischen Staatsbahnen und der Berlin-Lehrter Bahn mit ganzen Zügen ausgeführten Experimente u. a. m. Redner hat selbst viele Versuche ausgeführt, deren Resultate er mittheilt.

In der Conferenz zu Hamburg im Februar d. J. wurde von der Commission über diese ganze Frage Bericht erstattet und die Hauptpunkte in 16 Positionen zusammengefasst. Es dürfte von Interesse sein, aus diesen Positionen mitzutheilen, dass die gewöhnlichen Coupéewagen den breiten, weit überstehenden Intercommunicationswagen mit Mittel- oder Seitengang vorzuziehen sind, und dass zur Schalldämpfung sich Räder aus Holz oder Papier empfehlen.

Redner geht nun zu einer rein persönlichen näheren Betrachtung der einzelnen Punkte zur Erzielung eines ruhigen Ganges der Fahrzeuge in schnell fahrenden Zügen über. Zunächst hält derselbe nicht blos Untersuchungen des Verhaltens der Fahrzeuge, sondern auch des Oberbaues für nothwendig. Nach seinen persönlichen Erfahrungen hat sich gezeigt, dass der hölzerne Querschwellenoberbau sich im Allgemeinen am sanftesten und ruhigsten befährt, namentlich wo die Stossverbindung, der wesentlichste Erreger der Undulationen, unverrückbar starr und fest, der Schienenkopf selbst eben, die Spur straff erhalten wird. Der eiserne Oberbau, welcher auf den Braunschweigischen Linien seit 20 resp. 15 Jahren an drei verschiedenen Stellen in einer Länge von 37 km vorhanden ist, reagirt auf den Indicator stets mit härteren Stössen, obgleich die Gesammtwirkung der Bewegung keineswegs eine unangenehme genannt werden darf, vielmehr ein gewisses Gefühl der Sicherheit erweckt. Der eiserne Querschwellenoberbau ist nach Ansicht des Redners auf Grund einiger von ihm gemachten Biegeversuche mit Probeschwellen und nach seinen persönlichen Reiseempfindungen a priori für sehr rasch fahrende Züge dem eisernen Langschwellensystem und dem hölzernen Querschwellenoberbau nachzustellen.

Wesentliche, eine ruhige Fahrt störende Factoren sind endlich die Wegeübergänge, die Herzstücke, die Durchschneidungen und die Weichen. Der Vortragende giebt den aus Stahlschienen regelrecht zusammengesetzten Herzstücken und Durchschneidungen den Vorzug und hält Weichen mit gekrümmten Zungen für die besseren.

Hinsichtlich des Fahrzeuges hält der Redner die elastischen Speichenräder für besser als Scheibenräder, die hölzernen Mansellund die Papierräder allen überlegen. Sechsrädrige Wagen haben nach seinen Erfahrungen vor den vierrädrigen keinen wesentlichen Vorzug. Den Durchmesser der Personenwagenräder wünscht Redner grösser als die Preussischen Normalien vorschreiben, die

Neigung des Radconus = $\frac{1}{16}$, die Federn an den Enden doppelt gebogen und die Mittelfeder der sechsrädrigen Wagen im Verhältniss 7:6 länger als die Aussenfedern. Dass ausserdem eine sorgfältige Belastung der Federn und eine Controle der Federspannung unbedingt nothwendig ist, hält Redner für selbstverständlich.

Zwischenlagen von Gummi zwischen Oberkasten und Untergestell sind nach seiner Ansicht zur Dämpfung des Schalles zu empfehlen. Die durch die Grösse und Schwere bedingte Ruhe und Sanftheit der Bewegung der Pullman-Wagen scheinen dem Redner zu theuer erkauft. Die auf die Wagendecke aufgebauten Ventilationskästen hält er für unzweckmässig und eine Ventilation durch die Seitenfenster für genügend. Zur Verbesserung der letzteren hat Redner eine Ventilationsvorrichtung construirt, von welcher er ein Modell vorzeigt.

Eine längere Betrachtung widmet sodann der Redner den Stossbuffern. Er hält dieselben für ungenügend und möchte gern dem Beispiele der Englischen und Französischen Ingenieure folgen, welche der grossen Mehrzahl nach die alte Bufferanordnung mit 2 langen C-Federn im Untergestell für alle Personenwagen consequent festgehalten haben.

Nach diesem mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrage erläutert der Redner noch einige von ihm mitgebrachten Modelle: einer Industrieweiche und eines Weichenverschlusses.

Alsdann macht der Vorsitzende eine längere Mittheilung über den am 3. September d. J. stattgehabten Unglücksfall bei Hugstetten, an welchen sich eine kurze Discussion knüpft.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 23. October 1882. (Politische Wochenschau; Anträge an den Preussischen Landtag, betreffend Ausbau des Preussischen Staatsbahnnetzes. Feststellung des Preussischen Eisenbahnetats. Definitive Anstellung der Unterbeamten bei den Preussischen Staatsbahnen. Ausbildung der Baubeamten. Eröffnung der Haltestelle Dt. Damerau. Genehmigung der Strecke Orzesche-Loslau. Secundärbahnen Rathenow-Brandenburg und Sonneberg-Steinach-Lauscha. Bahnbauproject Neustrelitz-Rostock-Warnemünde. Bevorstehende Betriebseröffnungen. Internationale Conferenz in Bern.)

In der vergangenen Woche haben die Wahlen für die Wahlmänner der Abgeordneten zum Preussischen Landtage stattgefunden und vor diesem Ereigniss mussten alle anderen Interessen zeitweilig zurücktreten; soweit sich bis jetzt ein Urtheil fällen lässt, wird die Zusammensetzung des neu gewählten Preussischen Abgeordnetenhauses sich von der früheren wesentlich nicht unterscheiden, namentlich dürfte eine Verschiebung der Fractionsverhältnisse nicht stattfinden. Zu den Hauptaufgaben der neu gewählten Landesvertretung werden die Berathungen gehören, welche sich auf das Staatseisenbahnwesen beziehen, namentlich liegt es, wie der „Berliner Actionär“ erfährt, in der Absicht der Königlichen Staatsregierung, von dem Landtage auch in seiner bevorstehenden Session wiederum bedeutende Credite für den Ausbau des Preussischen Staatsbahnnetzes, sowie für die Ergänzung der Betriebsmittel in Anspruch zu nehmen. Im Wesentlichen dürfte es sich bei den beabsichtigten Neubauten um die Erschliessung weiterer Landestheile durch Bahnen von vorläufig untergeordneter Bedeutung handeln, also um die Fortsetzung derjenigen Bestrebungen, welche in den letzten Jahren unter allgemeiner Zustimmung aufgenommen und verfolgt wurden.

Die umfangreichen und höchst schwierigen Arbeiten des Eisenbahnetats sind, wie die „Berliner Politischen Nachrichten“ melden, soeben zum Abschluss gebracht worden und dürfte der Preussische Etat binnen einigen Tagen in der Aufstellung, in der er dem Landtage vorgelegt werden soll, festgesetzt werden. Wie die genannte Correspondenz weiter vernimmt, dürfte die Reise Sr. Excellenz des Finanzministers Scholz nach Varzin hiermit in Zusammenhang zu bringen sein.

Die Bestimmung, dass das erforderliche Unterbeamtenpersonal bei den Preussischen Staatsbahnen nur auf Vertrag gegen Kündigung und Gewährung von Tagelohn angenommen werden soll, deren Abänderung der Herr Minister bekanntlich schon in der letzten Landtagssession in Aussicht stellte, ist nunmehr mit Königlicher Genehmigung aufgehoben und gleichzeitig festgesetzt worden, dass das bei der Staatseisenbahnverwaltung zur Wahrnehmung des Unterbeamtendienstes erforderliche Personal künftig zur definitiven Anstellung gelangen soll. Die Gehälter werden nach Altersstufen regulirt, so dass jeder Beamte schon bei seiner Anstellung genau weiss, welche Zulagen er zu erwarten hat und in welchen Zeiträumen.

Für Verbesserung der Ausbildung der Baubeamten war aus Architectenkreisen vor Kurzem vorgeschlagen worden: 1. Verlängerung des bisher für die practische Ausbildung vorgeschriebenen zweijährigen Zeitraumes um ein drittes Jahr, — neben gleichzeitiger Festsetzung einer bestimmten kurz bemessenen Frist für die Ablieferung der schriftlichen Arbeit zur Baumeisterprüfung. 2) Wegfall der Bestimmung, wonach die Ertheilung der Aufgabe für die Baumeisterprüfung bereits während der practischen Thätigkeit nach einjähriger Beschäftigung nachgesucht werden kann. 3. Regelung der Art der practischen Thätigkeit nach festbestimmten Prinzipien zur Erzielung einer wirklichen, möglichst vielseitigen fachlichen wie geschäftlichen Ausbildung, unter Beschränkung des Bezuges von Diäten auf die Zeit wirklicher Nutzleistungen. Hiernach etwa zu erlassende neue Bestimmungen sollten jedoch zur thunlichsten Vermeidung von Härten erst nach Ablauf einer nicht zu kurz bemessenen Uebergangszeit in Kraft treten und die Wünsche der Regierungs-Bauführer bezüglich ihrer Beschäftigung auch fernerhin berücksichtigt werden, soweit dies mit dem Zwecke der Erreichung einer möglichst vollkommenen Ausbildung vereinbar ist. — Diese Vorschläge sind, wie das „Centralblatt der Bauverwaltung“ mittheilt, zunächst den Königlichen Regierungen und Eisenbahndirectionen, also denjenigen Behörden, welche für die practische und geschäftliche Ausbildung der Regierungs-Bauführer vorzugsweise Sorge zu tragen berufen sind, zur gutachtlichen Aeusserung und Ausarbeitung bestimmter Vorschläge für eine systematische Regelung der practischen Thätigkeit zugestellt worden und sollen demnächst auch der Berathung der Academie des Bauwesens unterliegen.

An der Marienburg-Wlawkaer Eisenbahn ist die Haltestelle Dt. Damerau für den Localgüterverkehr am 15. d. Mts. eröffnet worden.

Zum Bau der Strecke Orzesche-Loslau ist die ministerielle Genehmigung bei der Direction der Oberschlesischen Eisenbahn eingetroffen.

Die Vorarbeiten für eine Secundärbahn von Rathenow über Pritzerbe nach Brandenburg, zu denen der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bereits im vorigen Jahre seine Genehmigung ertheilt hat, sind demselben zur definitiven Entscheidung von Seiten des Oberbürgermeisters Reuscher in Brandenburg vorgelegt worden.

Das Secundärbahnproject Sonneberg-Steinach-Lauscha wird in dem gegenwärtig tagenden Meininger Landtag berathen werden, es wird hauptsächlich von der Gestaltung des Sachsen-Meiningenschen Staatshaushalts abhängen, ob eine erhebliche Staatssubvention bewilligt werden wird.

Zu den Bahnprojecten in Mecklenburg-Schwerin soll, wie aus den dem dortigen Landtage zugegangenen Vorlagen hervorgeht, noch ein weiteres grossartigeres Bahnproject treten, welches zur Beschlussfassung der finanziellen Unterstützung vorgelegt werden soll. Zu dessen Ausführung hat sich eine Belgische Gesellschaft bereit erklärt. Es handelt sich um die Linie Neustrelitz-Rostock-Warnemünde als Verbindungsglied der Route Berlin-Kopenhagen; das Project erstreckt sich zugleich auf den Ausbau des Hafeneinganges in Warnemünde durch Verlängerung der Westmole um 400 Fuss, die Anlage eines Hafenbassins daselbst in Verbindung mit dem Bahnhofe und die Anschaffung einer Anzahl grosser Dampfer zur Vermittelung des Seeverkehrs zwischen Warnemünde und Gjedserodde auf Falster. Die zu erbittende Unterstützung wird in einer Beihilfe des Landes von 20 000 *M.* pro Kilometer à fonds perdu und in Betreff der Adjacenten in Gewährung unentgeltlicher Hergabe des Terrains bestehen. Ausserdem werden von Rostock noch verschiedene, ziemlich erhebliche Leistungen erwartet.

Die Betriebseröffnung der Linien Culmsee-Graudenz, Güldenboden-Mohrungen, Blumenberg-Eilsleben, Suhl-Grimmenthal, Cölbe-Laasphe, Reil-Traben, Wengerohr-Berncastel und Homburg-Mörs steht so nahe bevor, dass der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bereits öffentlich die Eisenbahn-Betriebsämter kund macht, die künftighin die Leitung des Betriebes der Strecken übernehmen werden. Es werden danach die Verwaltung und Betriebsleitung übertragen für die Strecken: Culmsee-Graudenz und Güldenboden-Mohrungen den von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Bromberg ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern zu Thorn bezw. Danzig; Blumenberg-Eilsleben und Suhl-Grimmenthal dem von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Magdeburg-Halberstadt) zu Magdeburg; Cölbe-Laasphe dem von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Main-Weserbahn) zu Cassel; Reil-Traben und Wengerohr-Berncastel dem von der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinischen) zu Köln ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Trier; Homburg-Mörs dem von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Aachen.

Die internationale Conferenz zur Herstellung einer technischen Einheit im Eisenbahnwesen, welche unter dem Vorsitz des Bundesraths Welti seit Montag in Bern tagte, ist bereits mit Schluss der Woche am 21. d. Mts. geschlossen worden. Die getroffene Vereinbarung ist in dem Schlussprotocoll niedergelegt, welches von den Vertretern Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Frankreichs, Italiens und der Schweiz, die an der Conferenz theilnahmen, unterzeichnet wurde.

Bayerische Correspondenz.

⊙ **München**, 19. October 1882. (Blitzzug. Centralweichenstellung.)

Der am 11. d. Mts. im Münchener Centralbahnhofe durchgekommene Blitzzug, oder wie ihn die Französische Compagnie bezeichnet: „Train spécial de Sleeping-cars“, hatte am 10. d. Mts., Abends 6 Uhr 40 Minuten Paris verlassen und ist am 11. d. Mts., wenige Minuten nach 11 Uhr Abends in Wien, d. h. nach dem Fahrplane mit einer Verspätung von etwas über 30 Minuten eingetroffen. Der Zug hatte also einige Minuten über 28 Stunden gebraucht, demnach den Weg um circa 5 Stunden schneller zurückgelegt, als sonst der Courierzug braucht. Der Zug nahm den Weg über Avricourt, Strassburg, Kehl, Oos, Karlsruhe, Pforzheim, Mühlacker, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München, Simbach, Ried, Neumarkt, St. Pölten nach Wien. Der „Probejagdzug“ bestand aus 9 Wagen, vorn und hinten war je ein Bayerischer Güterwagen und ein solcher mit Plomben versehener der Traines rapides Compagnie, dann 4 Schlafwagen, dazwischen ein solcher, der als Küchenwagen zur einen Hälfte, als Speisesalon zur anderen Hälfte eingerichtet war. Die genannten Wagen waren grösstentheils aus der J. Rathgeber'schen Fabrik hier hervorgegangen. Die Reisegesellschaft bestand aus 45 Personen, ausschliesslich dem zahlreichen Dienst-, Bedienungs- und Küchenpersonal. Kurz nach der Abfahrt von Paris und nach Passiren von Simbach wurde ein Diner und kurz vor Wien ein Souper verabreicht. Der Blitzzug kehrte am 13. d. Mts. Abends von Wien zurück und passirte am 14. d. Mts. Morgens 1 Uhr den hiesigen Bahnhof. Die relativ kurze Fahrdauer wird nicht durch eine nennenswerthe Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, sondern hauptsächlich dadurch herbeigeführt, dass der Zug während der ganzen Tour nur 14 Haltestellen hat und dass der Aufenthalt in den einzelnen Stationen, ganz unabhängig von Anschlüssen, nicht länger währt, als es die Rücksichten auf den technischen Betrieb bedingen. Was die Einrichtung der auch äusserlich elegant ausgestatteten Schlafwaggons betrifft, so sei nur erwähnt, dass diese Waggons an einer ihrer Längenseiten einen etwa ¾ m breiten Couloir haben, von dem man durch sperrbare Thüren in die abgeschlossenen Appartements gelangt. Es sind deren fünf in jedem Waggon und zwar drei für je zwei Personen, zwei für je vier Personen. Zwei der kleineren Coupées sind untereinander durch Thüren verbunden. An den beiden Kopfenden der Waggons befinden sich für Herren und Damen separirte Toiletten. Die einzelnen Coupées präsentiren sich als elegante Salons, die bei Nacht durch eine einfache Manipulation in bequeme Schlafcabinete umgewandelt werden. In jedem Waggon steht ein Conducteur, welcher mindestens drei Sprachen spricht, zu Diensten der Passagiere. Für Ventilation, Beheizung und Beleuchtung ist in geeigneter Weise Sorge getragen. Der Restaurationswagen besteht aus zwei kleinen Speisesalons und der in einem Mittelraum befindlichen Küche. Die beiden Speisesalons fassen circa 24 Personen. Sämmtliche Waggons stehen durch Brücken mit einander in Verbindung, so dass der Verkehr zwischen den einzelnen Wagen permanent unterhalten werden kann. Die Schlafwaggon-Compagnie ist von der Idee geleitet, durch eine Combination correspondirender Züge, wie ein solcher zunächst zwischen Paris und Wien verkehren soll, der Zeit nach die kürzeste Verbindung zwischen Paris und London über Wien einerseits nach den Donauländern und Constantinopel und andererseits nach Italien herzustellen. Die Schlafwaggon-Compagnie hat auch diesbezüglich von den betreffenden Bahnverwaltungen Zusicherungen erhalten, welche die Realisirung ihrer Pläne kaum in Frage stellen.

Seit einiger Zeit ist auf dem Ostbahnhofe München (Haidhausen) eine **Centralweichenstellung** in Benutzung, welche die grösstmöglichste Sicherheit gegen falsche Weichenstellung und somit gegen Zusammenstösse oder Entgleisungen im Bahnhofrayon bietet. An den beiden Einfahrten des Bahnhofes steht ein Thurm, von welchem aus alle Geleise und Weichen übersehen werden können und von wo aus durch permanente Wächter jede Weichenstellung controlirt wird. Wird die Weiche von der Centralstelle aus gestellt, was auf mechanischem und nicht wie in England auf elektrischem Wege geschieht, dann wird zugleich das Geleise auf der entgegengesetzten Einfahrt gesperrt, wobei mehrfache Controle möglich ist. Der die Centralweichenstellung handhabende Beamte steht mit den Wachen in beiden Thürmen auch noch durch Telephon in Verbindung, so dass ausser der mechanischen Manipulation auch noch eine directe sprachliche Verbindung besteht.

Italien.

Eisenbahnconferenz. Am 3. und 4. October fand, wie der „Mon. de Str. f.“ mittheilt, im Locale der Betriebsdirection der Oberitalienischen Eisenbahnen in Mailand eine Conferenz statt von Vertretern der drei grossen Italienischen Eisenbahngesellschaften, der wichtigeren Schweizer Bahnen, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der Oesterreichischen Südbahn und von etwa 17 Deutschen Bahnen. Zweck dieser Conferenz war die in Folge der Eröffnung der Gotthardlinie nothwendig gewordene Erweiterung des Rundreiseverkehrs. Sign. Ratti, Vicedirector der Oberitalienischen Eisenbahnen, legte nach Begrüssung der Versammlung einen Entwurf für Rundreisecombinationen vor und ersuchte den Vertreter der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen, Herrn Dr. Greiff, den Vorsitz zu übernehmen, welcher Aufforderung der Genannte auch entsprach. Nach langer und eingehender Discussion stimmten die Conferirenden im Princip den von der Oberitalienischen Eisenbahn vorgeschlagenen Combinationen zu. Diese Combinationen umfassen die wichtigeren Orte Italiens und der angrenzenden Staaten und beziehen sich auf die folgenden Routen: Gotthard-Brenner, Gotthard-Semmering, Gotthard-Montcenis, Gotthard-Ventimiglia, Brenner-Semmering, Montcenis-Brenner und Ventimiglia-Brenner.

Die Einführung der neuen Rundreiseverkehre soll in den ersten Monaten des nächsten Jahres stattfinden.

Beamtenetat der Oberitalienischen Eisenbahnen. Dem „Mon. de Str. f.“ sind nachstehende Angaben über den Etat des Personals bei der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen und die jährlichen Personalkosten entnommen:

Centralverwaltung	624	Beamte mit	1 352 850 L.
Centralrechnungsführung (ragioneria)	757	„ „	1 936 740 „
Centralcasse	59	„ „	154 380 „
Bahnunterhaltung	10 181	„ „	7 821 880 „
Verkehrsdienst	14 005	„ „	16 426 200 „
Zugförderungsdienst und Materialverwaltung	3 942	„ „	5 333 340 „
zusammen	29 568	Beamte mit	33 025 390 L.

Das höhere Personal ist in dieser Zusammenstellung nicht inbegriffen.

Blitzschlag. Nach einer Mittheilung aus Ancona schlug auf der Station Metaponte am 6. October cr. der Blitz in einen im Abfahren begriffenen Zug, wobei 11 Passagiere getroffen wurden. Einer derselben wurde sofort getödtet, ein zweiter ist tödtlich und die übrigen sind mehr oder minder schwer verletzt worden. Die Verletzten wurden nach der Station Tarent gebracht.

Literatur.

Grundzüge der Wahrscheinlichkeitsrechnung von G. Hagen. Dritte umgearbeitete Auflage. Berlin. Verlag von Ernst & Korn (Gropius'sche Buch- und Kunsthandlung) 1882.

In der Astronomie und einigen Theilen der Physik hat die Anwendung der Wahrscheinlichkeitsrechnung seit längerer Zeit zu einer vorher ungeahnten Schärfe in der Bestimmung der Constanten, sowie auch zu anderen wichtigen Entdeckungen geführt. Es dient diese Rechnungsart nicht nur zur Auffindung der wahrscheinlichsten Resultate aus einer grösseren Anzahl von Beobachtungen, sondern sie lässt auch die gewonnene Sicherheit richtig beurtheilen. Sie beseitigt daher jede Willkür und lehrt die Zuverlässigkeit jedes Schrittes würdigen. Der Verfasser hatte sich mehrere Jahre hindurch mit Astronomie beschäftigt, bevor er zum Studium der Baukunst überging und fiel ihm hierbei der grosse Unterschied in der Begründung beider Wissenschaften auf. Einzelne, oft sehr unsichere Wahrnehmungen genügten bei den Ingenieurwissenschaften oft schon zur Herleitung allgemeiner Gesetze. Um in dieser Beziehung eine Besserung herbeiführen zu helfen, stellte der Verfasser schon im Jahre 1837 die vorliegenden Grundzüge der Wahrscheinlichkeitsrechnung zusammen, deren dritte Auflage nunmehr erschienen ist. Es ist nicht zu zweifeln, dass diese „Grundzüge“ zur Herbeiführung der grösseren wissenschaftlichen Schärfe, mit welcher jetzt allgemein die mechanischen Verhältnisse behandelt werden, wesentlich mitgewirkt haben und es ist im Interesse der Wissenschaft als ein erfreuliches Zeichen zu betrachten, dass eine neue Auflage dieses Werkes, durch welches die Anleitung für den Gebrauch der Wahrscheinlichkeitsrechnung in leichtfasslicher Weise gegeben wird, nothwendig geworden ist.

Die Strassen- und Zahnradbahnen. Mittheilung von Erfahrungsresultaten über Bau und Betrieb derselben. Nach aufgestellten Fragebeantwortungen im Auftrage der Commission für technische und Betriebsangelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zusammengestellt von der Subcommission für Strassen- und Zahnradbahnen. Mit 24 Zeichnungstafeln und 49 Holzschnitten. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag 1882.

Das vorliegende Werk bildet den achten Supplementband des von dem Oberingenieur Edmund Heusinger von Waldegg zu Hannover herausgegebenen bekannten „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“.

Mit Schreiben vom 4. März 1880 stellte die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bei der technischen Commission den Antrag: „Die technische Commission wolle eine Subcommission wählen mit dem Auftrage, die bis jetzt ausgeführten Constructionen der Strasseneisenbahnen mit Locomotivbetrieb und von Zahnradbahnen, sowie die damit ge-

machten Erfahrungen zu sammeln und das Ergebniss ihrer Arbeit mit Vorschlägen über das zur Förderung dieses Gegenstandes weiter einzuschlagende Verfahren der technischen Commission zu unterbreiten". Die in Folge dieses Antrags gewählte Subcommission bestand aus den Herren: A. Wöhler, A. Funk, Rüppel, E. Buresch, Hornbostel, Prenninger, Brockmann, Verderber, Strick, M. Lochner und Heusinger von Waldegg. Diese Subcommission stellte zur Erledigung ihres Auftrages zunächst ein Fragenheft für Strassenbahnen und ein zweites für Zahnradbahnen auf und sandte dasselbe den ihr bekannten Verwaltungen solcher Bahnen mit dem Ersuchen um Beantwortung der Fragen zu. Diesem Ansuchen haben 47 Verwaltungen von Strassenbahnen und 6 Verwaltungen von Zahnradbahnen in mehr oder weniger vollständiger Weise entsprochen. Die Subcommission hat hiernach das in dieser Weise zusammengetragene Material übersichtlich zusammengestellt, soweit erforderlich, Erläuterungen hinzugefügt und die sich ergebenden Schlüsse gezogen. In Bezug auf Strassenbahnen sind dabei sowohl die mit Dampf, als die mit Pferden betriebenen in Betracht gezogen.

Bei dem reichen Materiale, welches in dem vorliegenden Werke zusammengestellt ist, kann dasselbe der Beachtung aller Derjenigen, welche sich für Bau und Betrieb derartiger Anlagen in technischer Beziehung interessiren, nur bestens empfohlen werden.

E. Heusinger v. Waldegg, Kalender für Eisenbahntechniker. X. Jahrgang. 1883. Nebst einer Beilage, einer grössern Eisenbahn-Uebersichtskarte, 3 Specialkarten und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann.

In dem vorliegenden zehnten Jahrgang des rühmlich bekannten v. Heusinger'schen Kalenders für Eisenbahntechniker finden wir die Deutschen Normalprofile für Walzeisen unter die Mass- und Gewichtstabellen aufgenommen und mehrere wichtige Capitel ganz neu bearbeitet resp. gänzlich umgearbeitet, nämlich die Capitel über Erdbau durch Professor Sapper, Tunnelbau durch Baurath Professor Dolezalek, Bahnoberbau durch Ingenieur Nestle, Secundärbahnen durch Oberbauinspector H. Meyer und Stadtbaumeister Gg. Osthoff, Drahtseilbahnen durch Herrn Gg. Osthoff. Auch sind die Capitel Maschinenbau, Vermessungswesen und Trambahnen durch zahlreiche Zusätze vermehrt und vervollständigt, so dass der Umfang des Hauptheils um einen Druckbogen mehr angewachsen ist.

Die Beilage bringt zunächst einen Auszug der neuen „technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über Bau und Betrieb der Haupteisenbahnen" nach den Beschlüssen der Grazer Technikerversammlung (1882) an Stelle der veralteten Grundzüge für Gestaltung der Haupteisenbahnen Deutschlands. Ferner sind in die Beilage neu aufgenommen: ein Auszug aus den Normen für Construction der Eisenbahnen Deutschlands, der Circularerlass des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Mitbenutzung öffentlicher Wege zur Anlage von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (datirt 8. März 1881), und die Preussische Bestimmung zur Prüfung von Dampfkesseln anderweitiger Locomotiven. Die technische Statistik der Deutschen, Oesterreichischen und fremdländischen Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins, desgleichen die der Schweizerischen Eisenbahnen, welche die Kalenderbeilage jährlich bringt, ist nach den neuesten Angaben sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen auf Sorgfältigste ergänzt und verbessert, sowie das Verzeichniss des technischen Personals dieser Bahnen nach offiziellen Angaben berichtigt und vervollständigt. Ebenso ist die technische Statistik der mit Dampfkraft betriebenen Secundärbahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und der Niederlande, sowie der Strassenbahnen (Tramways) nach offiziellen Angaben berichtigt und vervollständigt, so dass diese Tabellen ein klares Bild von der stets wachsenden Bedeutung dieser Bahnen abgiebt.

Möge der treffliche Kalender, zu dessen Bearbeitung Fachgenossen aus allen Theilen Deutschlands, Oesterreichs, Hollands und der Schweiz Beiträge geliefert haben, immer weitere Verbreitung finden.

Miscellen.

— **Tickets Annonces d'intérêt local.** Herr Henri Messand, Paris, hat in einem Anschreiben an alle Bahnverwaltungen den Vorschlag gemacht, die Rückseite der Fahrbillets zu Annoncen allgemeinen und localen Interesses auszunützen. Die Annoncen für die localen Verhältnisse sollen sich dabei auf die Orte, wohin das Billet lautet, beziehen, und in den den angrenzenden Ländern entsprechenden Sprachen gedruckt sein. — Ist man bei der beschränkten Grösse unserer Kartenbillets schon in Verlegenheit, auf denselben die nöthigen Billetangaben anzubringen, so ist wahrlich nicht abzusehen, wo die genannten Annoncen Platz finden sollen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. An Stelle des Tarifs vom 15. Januar d. J. für die Beförderung roher Baumwolle von Amanweiler Grenze und Alt-Münsterol Grenze nach Elsass-Lothringischen Stationen tritt am 1. November d. J. ein anderweiter theilweise ermässigter Reexpeditions-Tarif in Kraft. (Gratis.) Strassburg, den 17. October 1882. Kaiserliche General-Direction. (1955)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. 1. Mit dem 1. December 1882 neuen Styls tritt der Anhang 1 zum Gütertarif des rubricirten Verbandes ausser Kraft und wird voraussichtlich vom gedachten Tage ab ein besonderer Tarif mit billigeren Sätzen an deren Stelle treten.

2. Vom 1. December 1882 neuen Styls ab tritt eine Erhöhung der Frachtsätze ab Schnittpunkt westlich der Tariftabellen III, IV und V des Ausnahmetarifs für Flachs, Flachsheede und Werg vom 1. Januar 1882 neuen Styls ein, und zwar erhöhen sich die Frachtsätze der Tariftabelle III ab Schnittpunkt 1 westlich sowie die der Tariftabelle IV und V ab Schnittpunkt westlich im Verkehr mit Jägerndorf loco, Jägerndorf transito und Schmiedeberg je um 0,16 ℳ, im Verkehr mit den übrigen daselbst verzeichneten Stationen dagegen um je 0,14 ℳ pro 100 kg.

Die Frachtsätze der Tariftabelle III ab Schnittpunkt 2 westlich erhöhen sich im Verkehr mit Breslau, Freiburg i. Schles. und Waldenburg um je 0,10 ℳ und im Verkehr mit den übrigen Stationen um je 0,12 ℳ pro 100 kg.

Die Transportbedingungen der Tariftabelle III sub A und V sub II werden dahin abgeändert, dass nicht mindestens 20 000, sondern nur 10 000 kg zu einem Frachtbriefe aufzuliefern sind.

Der directe Verkehr zwischen Russischen Stationen und Liebau transit laut Tarif für Flachs, Flachsheede und Werg vom 1. Januar 1882 n. St. wird mit dem 1. December 1882 n. St. aufgehoben.

Mit dem 1. December 1882 neuen Styls werden die Stationen Kreuzburg, Stockmannshof und Treppenhof in die Tarif-Tabelle V des vorbezeichneten Ausnahme-Tarifs für Flachs etc. aufgenommen.

Es werden erhoben pro 100 kg

Im Verkehr mit	Entfernung km	ℳ
A. Ab Schnittpunkt östlich		
Kreuzburg	461	1,90
Stockmannshof	478	1,98
Treppenhof	445	1,90

Die Transportbedingungen und Instradirungsvorschriften sind dieselben wie im Tarif ad Tabelle V angegeben. Bromberg, den 13 October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahn-Verbandes. (1956 J)

Bei Bahnhofsvorschrift für Danzig finden die directen Sätze des **Deutsch-Polnischen Verbandverkehrs** und des Weichsel-Eisenbahnverbandes vom 1. December cr. ab keine Anwendung. Der Eisenbahnverwaltung bleibt es überlassen, nach ihrem Ermessen die Sendungen nach Danzig ohne Bahnhofsvorschrift auf Bahnhof lege Thor oder Olivaer Thor abzufertigen und zur Entladung zu stellen. Bromberg, den 16. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1957 J.)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. November l. J. tritt ein Nachtrag IV zu dem ab 15. September 1881 giltigen Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. in Wirksamkeit, enthaltend:

Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, sowie der Waaren-Classification. Für die ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Der General-Inspector. Eichler. (1958)

Rohzucker-Verkehr Böhmen-Belgien. Am 20. October 1882 tritt mit Gültigkeit bis zum 1. Juni 1883 unter Aufhebung der bezüglichen Frachten des Ausnahmetarifs vom 1. November 1881 sammt Nachtrag I vom 5. Februar 1882 ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Taxen für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der Prag-Duxer Eisenbahn, der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn und der Rakonic-Protiviner Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Niederländischen Staatsbahnen und der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft andererseits in Kraft. Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen. Preis 5 Pfennig. Köln, den 20. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1959)

Am 1. December d. J. werden die im Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinischen) einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits vom 1. Mai d. J. enthaltenen Ausnahmefracht-

sätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Strecken Meppen-Emden, Freren-Quakenbrück und Bohmte-Hemelingen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinischen) andererseits um 0,07 *M.* bis 0,13 *M.* pro 100 kg erhöht. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen. Köln, den 19. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1960)

Rumänische Eisenbahnen. Am 20. October l. J. tritt ein Tarif für die Beförderung von Fracht- und Eilgüter von Stationen der Ploesci-Predealer Linie nach sämmtlichen Stationen der Rumänischen Eisenbahnen und vice versa in Kraft. Preis 1 Leu. (1961)

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. Für den Transport von Holz (Ausnahmetarif 1) zwischen den Stationen Mittelsinn, Burgsinn und Rieneck des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. und Ladenburg, Station der Main-Neckar-Eisenbahn, treten am 20. October l. J. neue ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen der genannten Stationen. Darmstadt, den 18. October 1882. Direction der Main-Neckar-Eisenbahn. (1962)

Für Asphalterde in Wagenladungen von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief ist der zur Zeit im Sächsisch-Schweizerischen Verkehre via Lindau zwischen Travers und Dresden-Altstadt bestehende Frachtsatz an 373 cts. auf 370 cts. pro 100 kg ermässigt worden. Dresden, am 16. October 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats-Eisenbahnen. von Tschirschky. (1963)

Vom 20. October d. Js. bis zum Schluss der Elbschifffahrts-Saison 1882 tritt für **Petroleumsendungen** von 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hierfür von Dresden-Elbkai nach Wien (Oesterreichische Nordwestbahn, Oesterr. Staatsbahnges., Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kaiser Franz-Josef-Bahn) ein ermässigter Satz von 2,27 *M.* pro 100 kg in Kraft. Dresden, am 19. October 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats-Eisenbahnen. von Tschirschky. (1964)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die auf Seite XVIII—XX unseres Local-Gütertarifs aufgeführten Gebühren für die zoll- bezw. steueramtliche Abfertigung im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, Polen und Russland gelten bis auf Weiteres auch für den internen Verkehr. Breslau, den 18. October 1882. Directorium. (1965)

Mit 1. November 1882 gelangt in dem Uebernahmetarife vom 1. August 1882 Bodenbach, Dux-Bodenbacher Eisenbahn und Bodenbach, Oesterr. Staatsbahn, -Komotau transit, Buschtěhrader Eisenbahn und vice versa für Sendungen nach und von Gustavsburg transit der Ausnahmetarif 14a (Pilézucker) per 0,48 *M.* pro 100 kg zur Aufhebung. Teplitz, im October 1882. Die Direction der K. K. pr. Dux-Bodenbacher Eisenbahn im Namen der übrigen betheiligten Verwaltgn. (1966)

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn, zugleich als betriebführende Verwaltung der K. K. Dniester- und der K. K. Tarnów-Leluchower Staatsbahn; K. K. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn. Mit 1. November 1882 tritt der Nachtrag I zum allgemeinen Gebührentarife vom 1. Februar 1881 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält den Ausnahmetarif XI für die Beförderung von Grosshornvieh in Wagenladungen von Stationen der Strecke Stanislau-Stryj nach Przemysl u. eine Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV. Wien, 14. October 1882. (1967)

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 10. Mai d. J. wird hierdurch publicirt, dass die Güterexpedition Piesberg erweiterte Befugnisse zur Abfertigung von Kohlen-Transporten nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen erhalten hat und auf Anfragen die betreffenden Frachtsätze mittheilen wird. Hannover, den 16. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1968)

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Zu dem seit dem 1. Jui d. J. gültigen Tarifheft 1 des Ostdeutsch-Ungarischen Verbandes tritt am 15. November d. J. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Berichtigungen, sowie Aufnahme neuer Stationen für einzelne Artikel.

Druckexemplare sind bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu beziehen. Breslau, den 19. Octbr. 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für die übrigen Deutschen Verbandverwaltungen. (1969)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab gelangen die Nachträge XIX und XII zu den Gütertarifheften No. 1 bezw. 5 zur Ausgabe. Dieselben enthalten ordentliche Tarifsätze für die Stationen Maizières, Geismar, Küllstedt und Triptis, Ausnahmefrachtsätze für Holz und Getreide etc. im Verkehr mit den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg sowie Thorn und Bromberg Oberschlesische Bahn und Berichtigung verschiedener Ausnahmefrachtsätze für Spiritus.

Soweit Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 10. December d. J. in Kraft. — Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge käuflich zu dem darauf vorgedruckten Preise zu haben sind. Erfurt, den 18. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1970)

Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife des **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandes** für die Beförderung lebender Thiere in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Tarifvorschriften und Transportpreise für Grossvieh etc. zwischen Görlitz und Heidelberg. Exempl. des Nachtrags sind bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, den 21. October 1882. Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1971)

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Giltigkeit vom 1. November werden die Nachträge

IV zum Tarifheft No. 1
III „ „ „ 2
V „ „ „ 5

eingeführt. Dieselben enthalten Frachtsätze für die neu in den Verbandsverkehr einbezogenen Stationen Hainstadt und Klein-Auheim der Hessischen Ludwigsbahn, Quirscheid und Malstatt der Königlich. Saarbrücker Bahn sowie Netzschkau der Sächsischen Staatsbahn, ausserdem verschiedene Aenderungen bestehender Frachtsätze. Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 21. Octbr. 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1972)

Der auf Seite 190 des Heftes 3 des Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Badischen Güterverkehr vom 1. Juli d. J. irrthümlich in Folge eines Druckfehlers zu 1,05 *M.* angegebene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 Classe b von Duisburg K. M. und Rh. nach Schaffhausen ist auf 2,05 *M.* berichtigt worden. Köln, den 21. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1973)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Der von uns unterm 8. September cr. publicirte Ausnahme-Frachtsatz für Eisen- und Stahl-, Eisen- und Stahlguss-Waaren im Verkehr von Laurahütte nach Breslau etc. wird vom 15. December cr. ab für die Relation Laurahütte-Mochbern von 0,80 auf 0,82 *M.* pro 100 kg erhöht. Breslau, den 22. October 1882. VI. 4738. Direction. (1974)

Vom 1. November cr. ab findet auf der bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichteten Haltestelle Schönermark an der Berlin-Stettiner Bahn auch die Abfertigung von Eil- und Fracht-Stückgütern ohne jede Beschränkung statt.

Von demselben Tage ab gelangt die im Nachtrage I zum diesseitigen Local-Gütertarif für die genannte Haltestelle vorgesehene Beschränkung zur Aufhebung. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der im gedachten Tarifnachtrage enthaltenen bezüglichen Bestimmungen bezw. Entfernungen. Berlin, den 21. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1975)

Die mit Gültigkeit vom 22. März bis zum 1. November d. Js. eingeführten **Ausnahme-Frachtsätze für Roheisen in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen** im Verkehr von Magdeburg und Schönebeck nach den Stationen Pilsen und Pilsenec der Kaiser Franz-Josef-Bahn bleiben vorläufig bis zum 31. December d. Js. in Geltung. Magdeburg, den 22. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1976)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbande vom 15. März 1882 ist ein vom 1. November cr. ab gültiger Nachtrag II, enthaltend Bestimmungen bezüglich Frachtberechnung für einzelne Stücke Vieh mit dem Nachteilgüterzug Wamdrup-Altona, erschienen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen; Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 21. October 1882. Die Direction. (1977)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. In den unter dem 1. August 1881 zur Ausgabe gelangten Transittarif ab Mannheim wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Orschweier für Getreide mit einem Frachtsatz von 0,83 *M.* pro 100 kg einbezogen. Karlsruhe, den 21. October 1882. Generaldirection. (1978)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. E.-D. (linksrh.) zu Köln wird am 1. k. Mts. die an der Moselbahn belegene, von Ehrang 2,7 km, von Schweich 3,1 km entfernte Haltestelle Quint für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 21. October 1882.

Die geschäftsführende Direction.

Simon.

3. Personenverkehr.

Mit dem 1. November d. J. werden für den Personenverkehr zwischen Berlin und

Friedenau bezw. Wilmersdorf - Friedenau nachstehende Verkehrserleichterungen getroffen:

1. Die Retourbillets zwischen Berlin (Potsd. Bahnhof) und Friedenau (Potsd. Bahnhof) berechtigen zur Rückfahrt auch mit den Ringbahnzügen zwischen Berlin (Potsd. Bahnh.) und Wilmersdorf-Friedenau, sowie zwischen Berlin (Anhalt. Bahnh.) und Wilmersdorf-Friedenau (Inhaber von Billets I. Classe haben jedoch in den Ringbahnzügen nur Anspruch auf Benutzung einer niedrigeren Classe).

2. Die Arbeiter-Wochenbillets IV. Classe zwischen Friedenau (Potsd. Bahnh.) und Berlin (Potsd. Bahnh.) werden auch zur Benutzung der III. Classe in den Ringbahnzügen zwischen Wilmersdorf-Friedenau und Berlin (Potsd. Bahnh.) bez. Berlin (Anhalt. Bahnh.) zugelassen.

3. Die Arbeiter-Wochenbillets III. Classe zwischen Wilmersdorf-Friedenau und Berlin (Potsd. Bahnh.) bezw. Berlin (Anhalt. Bahnh.) berechtigen auch zur Benutzung der IV. Wagenclasse der zwischen Berlin (Potsd. Bahnh.) und Friedenau (Potsd. Bahnh.) coursirenden Züge.

4. Die Arbeiter-Tagesbillets III. Classe zwischen Wilmersdorf-Friedenau und Berlin (Potsd. Bahnh.) bezw. Berlin (Anhalt. Bahnh.) gelten zur Rückfahrt in der gleichen Wagenclasse auch auf der Strecke zwischen Berlin (Potsd. Bahnh.) und Friedenau (Potsd. Bahnh.)

5. Die für die Stadt- und Ringbahn ohne Beschränkung auf eine bestimmte Strecke ausgegebenen allgemeinen Abonnementskarten (mit Photographie) dürfen auch in den zwischen Berlin (Potsd. Bahnh.) und Friedenau (Potsd. Bahnh.) coursirenden Zügen benutzt werden.

Die Abonnementskarten für die diesseitige Strecke Berlin (Potsd. Bahnh.) und Friedenau (Potsd. Bahnh.) (ohne Photographie) haben dagegen in den Ringbahnzügen keine Gültigkeit. Magdeburg, den 20. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der mitbetheiligten Staatsbahn-Verwaltungen. (418)

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich hiermit die P. T. Herren Actionäre zu einer

ausserordentlichen General-versammlung

einzuladen, welche am

25. November 1882

um 11 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des gesellschaftlichen Pensionsfonds-Gebäudes in Smichow bei Prag (Eckhaus am Kaiser Ferdinands-Quai No. 454 I. Stock) stattfinden wird.

Gegenstand der Tagesordnung.

1. Bericht und Beschlussfassung über die in Durchführung des Sanirungs-Projectes mit der hohen Regierung getroffenen Vereinbarungen.

2. Statuten-Aenderungen.

Jene Herren Actionäre, welche bei der Generalversammlung ihr Stimmrecht auszuüben oder derselben beizuwohnen gedenken (§ 32 der Statuten) haben ihre Actien längstens bis zum 10. November 1882 inclusive entweder bei der Haupt-Casse der Gesellschaft in Smichow bei Prag (Eckgebäude am Kaiser Ferdinands-Quai No. 454) oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien zu hinterlegen. Der Besitz von je 20 Actien giebt das Recht auf eine Stimme. (§ 32 der Statuten.)

Zur Beschlussfassung über die beiden Punkte der Tagesordnung ist die persönliche Anwesenheit von wenigstens 30 Actionären erforderlich, welche dem Verwaltungsrathe nicht angehören und betreffs des 1. Punktes mindestens den dritten und betreffs des 2. Punktes den fünften Theil des emittirten Actien-Capitals repräsentiren. (§ 35 St.) Smichow bei Prag, den 19. October 1882. Der Verwaltungsrath. (415)

5. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die bis Ende August 1883 auszuführende Lieferung von 37 450 m kiefernen Weichenschwellen von 17 cm Stärke und 20 cm Auflagerbreite, 8 910 m dergleichen von 13 cm Stärke und 17 cm Auflagerbreite, sowie von 97 500 Stück kiefernen Querschwellen von 1,5 m Länge, 13 cm Stärke und 17 cm Auflagerbreite soll verdungen werden.

Die für diese Lieferungen massgebenden besonderen Bedingungen können im Ingenieur-Hauptbureau hier eingesehen oder von da gegen Erlag von je 30 Pfennigen bezogen werden.

Angebote auf diese Lieferungen oder Theile derselben sind, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot für Schwellen“, bis spätestens den 4. November d. J., Vormittags 10½ Uhr portofrei an die unterzeichnete Stelle einzusenden, zu welcher Zeit hier die Eröffnung derselben erfolgen soll. Die Auswahl unter den Bietern wird vorbehalten. Letztere bleiben bis zum 18. November d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden. Bis dahin nicht als angenommen erklärte Angebote sind als abgelehnt zu betrachten. Dresden, am 13. October 1882. Königliche General-direction der Sächs. Staatseisenbahnen. Freiherr v. Biedermann. (408)

Königl. Eisenbahn-Direction Magdeburg. Submission. Die für die Werkstätten diesseitigen Directionsbezirkes im Jahre 1883/84 erforderlichen Nutzhölzer und Hammerstiele sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im Materialienbureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No 10 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

Submission von Nutzhölzern

bis zum Termin am

9. November 1882, Vormittags 10 Uhr an das obenbezeichnete Bureau einzusenden. Magdeburg, den 17. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (419)

Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld. In der hiesigen Hauptwerkstatt stehen 250 Stück alte Wagenrädersätze und zwar:

„200 Speichen- und 50 Scheibenrädersätze“ welche im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden sollen.

Offerten mit der Aufschrift: „Ankauf alter Rädersätze“ sind bis zum 8. November cr., Vormittags 11 Uhr, portofrei und versiegelt an den Unterzeichneten einzureichen. (416)

Von demselben können auch die Verkaufs-Bedingungen gegen Erstattung der Copialien ad 50 ₰ bezogen werden. Witten, den 21. October 1882. Der Königliche Eisenbahnmaschinen - Inspector Diedrich.

Main - Neckar - Bahn. Verkauf von alten Materialien. Die auf einigen Stationen der Main-Neckar-Bahn lagernden alten Materialien an: Schienen, Bandagen, Drehspähnen, Schmiedeeisen, Feuerbuchsplatten von Kupfer etc. sollen Dienstag, den 31. October l. J., Vormittags 10 Uhr durch Submission vergeben werden.

Der Hauptmagazinsverwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie das Verzeichniss der zum Verkauf kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu genanntem Termine bei dem Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf alter Materialien betr.“ eingereicht werden. Darmstadt, den 18. October 1882. Der Oberbetriebsinspector Gessner. (412)

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die auf dem Bahnhofe zu Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als:

Schrotteisen, Gusseisen (ungebranntes), desgl. (alte Roststäbe), Dreh- und Hobelspähne von Stahl und Schmiedeeisen, desgl. von Gusseisen, Eisenblech, Siederohr-Abfälle, Radreife von Puddelstahl und von Flussstahl, Federstahl- und Gussstahl-Scheibenräder

sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Das Materialienverzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen wird auf eingehende Anträge und gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von hier mitgetheilt.

Kaufserbietungen sind bis zum 11. November cr. bei der Unterzeichneten einzureichen. Oldenburg, 1882, October 19. Eisenbahn-Materialverwaltung. (413)

Schweizerische Centralbahn. Die Lieferung von 50 000 Stück eiserner Querschwellen im Gewicht von circa 2 300 t zum Bahnunterhalt im Jahre 1883 und eventuell eines weiteren Quantums von 100 000 Stück lieferbar in den Jahren 1884 und 1885 soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Bedingnisse und Zeichnungen liegen im Büreau unseres Oberingenieurs, Leonhardsgraben No. 36 dahier, zur Einsicht auf und können daselbst kostenfrei bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte für eiserne Querschwellen“ spätestens am Montag, den 6. November nächsthin bei der unterzeichneten Verwaltung einzureichen. Basel, 16. October 1882. Directorium der Schweiz. Centralbahn. (417 H & V)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 20. Jahrgang 1882. Berlin, am 27. October 1882.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 23. October incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B C / M S	25142 / 10635	2	Kisten	? —	?	1	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
2	A C	—	2	Säcke	Dünger —	4	2	Louvain	Grand Centr. Belge	
3	A J S	1836	1	Fass	leer —	—	3	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
4	A P	—	1	Handkoffer	Kleider —	14	4	Crefeld	K. E.-D. linksrhein.	
5	A S	37	1	Ballen	Wolle —	95	5	Köln Gereon	„	
6	A S	367	1	Packet	in Papier geschlagen	52	6	Lodelinsart	Grand Centr. Belge	
7	A W A	—	2	Fass	leer —	25	7	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
8	B	8	1	Kiste	Ofentheile —	7	8	Minden	K. E.-D. Hannover	
9	B	955/6	2	Ballen	? —	100	9	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	bez. v. Acren Belg. n. Frankfurt a/M.
10	B B	—	1	Pack	Körbe —	65	10	Coblenz	K. E.-D. linksrhein.	
11	B B	2130	1	Kiste	Zündhütchen —	270	11	Ruremonde	Grand Centr. Belge	
12	B C	1181	1	„	? —	36,5	12	Crefeld	K. E.-D. linksrhein.	
13	B C	6172	1	Korb	Büchsen und Flaschen	9	13	Münster	K. E.-D. r. Köln	
14	B H	9118	1	Kiste	? —	70,5	14	Crefeld	K. E.-D. linksrhein.	
15	BL	4419	1	Kübel ohne Deckel	leer —	11,5	15	Oelde	K. E.-D. Hannover	
16	B M	22569	1	Wagen	Schlacken —	10000	16	Hassbergen	K. E.-D. r. Köln	
17	B P	3386	1	Kiste	Reibhölzer —	41	17	Mogilno	Oberschlesische	
18	C	—	1	—	eiserner Deckel —	4	18	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
19	C P	2095	1	Kiste	leer —	2	19	Rubnow	K. E.-D. Bromberg	
20	C R	1799/1802	4	Fässer	Wein —	1184	20	Bonn	K. E.-D. linksrhein.	
21	C S C	37385	1	Kiste	leere Blechflasche —	7	21	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächs. Staatsb.	
22	D / B	—	2	—	kleine eiserne Pflugschaare	3	22	Schwarzenberg	„	aus Wagen 5680 K. S. entladen.
23	D S / D	4601 / 4473	2	Kisten	? —	?	23	Vlissingen	Niederl. Stsb.	
24	E	567/570	4	Körbe	Leim —	216	24	Leipzig	Berlin-Anhalt	bezettelt Hamburg Zollvereins-Niederlage.
25	E	7790	1	Fass	? —	118	25	„	K. E.-D. Magdeburg	beklebt Remscheid-Delitzsch.
26	E B	11	1	—	runder weisser Korb mit Deckel	34	26	Kreiensen	Braunschweig.	alte Bekl. Mannheim-Halberst.
27	E B	494	1	Ballen	— —	140	27	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
28	E F S	102	1	Kiste	leer —	22	28	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächs. Staatsb.	
29	E L	192	1	Fass	leer —	9	29	„	„	
30	E L P	876	1	Kiste	— —	17	30	Hochfeld Rh.	K. E.-D. r. Köln	
31	F I B	—	4	Fässer	leer —	80	31	Soest	K. E.-D. Hannover	
32	F K	2848	1	Kiste	Eisenwaaren —	33	32	Wetzlar	K. E.-D. r. Köln	
33	F M M	13624	1	Ballen	Wollwaaren —	30	33	Halle a/S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Lübeck.
34	F R	29/8	1	Kiste	Waare —	50	34	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
35	F W	—	—	$^1/_8$ Tonne	Heringe —	18	35	Venlo	Niederl. Stsb.	
36	F W mit grüner Oelfarbe beschr.	—	1	—	gebr. schon stark abgenutzter weiss. Korb mit ein. Henkel, einen Leinwandlapp. enth.	2	36	Berlin P. Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
37	G G	—	1	Pack	5 leere Körbe —	15	37	Hameln	K. E.-D. Hannover	bezettelt: Gollnow-Jassnick.
38	G M	2455/58	4	„	Schiefertafeln —	47,5	38	Seesen	Braunschweig.	beschrieben: Ballenstedt.
39	G R	3	1	—	eis. Schippe —	1	39	Halensee	Kgl. E.-Betriebsamt Berlin Stadt- u. Ringb.	aus Wagen 16046 M. H.
40	G R C	3589	1	Kiste	? —	44	40	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
41	H D	—	1	Sack	Holzschuhe —	30	41	Driesen	K. E.-D. Bromberg	
42	H K	25	1	Kiste	leer, gebraucht —	12	42	Breslau	Bresl.-Schw.-Fr.	
43	HK	1329	1	Ballen	Leinen —	38	43	Crefeld	K. E.-D. linksrhein.	
44	H K	1522/3	2	Kisten	? —	45	44	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
45	H M	1	1	Koffer	leer —	11	45	Döbeln	Sächs. Staatsb.	
46	H M	—	1	"	? —	33	46	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	bekl. Oldenburg-Hildesheim.
47	H M	925	1	Kiste	? —	68	47	Wittenberg	Berlin-Anhalt.	
48	H N	3	1	—	Schrank —	48,5	48	Halensee	K.E.B.-A. Berlin Stadt- u. Ringb.	aus Wag. 4987 M. H.
49	H S	4704	1	Kiste	gefüllt —	37,5	49	Berlin	Berlin-Anhalt	
50	H Z	602	1	—	Tisch —	—	50	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
51	J F	270	1	Kiste	gefüllt —	31	51	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
52	J F	925	1	"	Eisenwaaren —	35	52	Coblenz	"	
53	I H	199	1	"	Metallrollen —	34	53	Minden	K. E.-D. Hannover	beschr. Elberfeld.
54	J H	8771	1	Collo	Blecheimer —	11	54	Breslau	Oberschlesische	
55	JS	—	1	—	Ofenfuss m. Aschenkast.	7	55	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
56	J S H S F / P H	—	2	Ballen	Flachs —	130	56	Venlo	Niederländ. Stsb.	
57	K	316	1	Sack	Futtergerste —	2	57	Ruremonde	Grand Centr. Belge	
58	K H	683	1	Collo	Maschinentheil —	22,5	58	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Düsseldorf-Leipzig.
59	K M	—	—	¼ Tonne	Heringe —	36	59	Venlo	Niederl. Staatsb.	
60	L	—	1	Bund	Ofentheile —	7	60	Cassel	K. E.-D. Hannover	
61	L B	1808 2004 1872 1632	4	Fässer	leer —	520	61	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
62	L B	1876	1	Packet	Eisenwaaren —	11,5	62	Neuss	K. E.-D. linksrhein.	
63	L M	335	1	—	Stuhl —	15	63	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Osnabrück.
		353	1	—	Tisch —	23,5				
64	M	50	1	Ballen	? —	82	64	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	Steuerplomben von Aachen.
65	M	—	1	"	Kaffee —	51	65	Venlo	Niederl. Staatsb.	
66	M	347	1	Collo	Strohschütten —	—	66	Hadmersleben	K. E.-D. Magdeburg	
67	M G	8350	1	Kiste	? —	61	67	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
68	M L K	—	1	Ballen	Manufacturwaaren —	28	68	Venlo	K. E.-D. linksrhein.	
69	M S	4	1	—	Bettlaken —	—	69	Halensee	K.E.B.-A. Berlin Stadt- u. Ringb.	aus Wag. 4230 Rh.
70	M W E	—	2	—	Latirbäume —	—	70	Bleicherode	K. E.-D. Frankf. a/M.	
71	θ	681	1	Fass	? —	33	71	Erfurt	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Saalfeld.
72	θθ	26195	1	—	Champagnerkorb —	23	72	Oschersleben	"	Lagert s. 24/9. cr. vom Zuge 127 zu Schein No. 99 Coeln-Harburg.
73	P	2	1	—	Musterkoffer —	22	73	Harburg	K. E.-D. Hannover	
74	P G	5 8	2	Ballen	? —	4	74	Marchiennes	Grand Centr. Belge	
75	P S	1	1	Sack	Betten —	21	75	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
76	R G S	5536	1	Kiste	? —	56	76	Hanau	K. E.D. Frankf. a/M.	bez. Lauban.
77	R S	52	1	Ballen	Leder —	92	77	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
78	R W	57	1	Kiste	Kleider —	13	78	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
79	S	21	1	Bund	Spahn —	14	79	Halle a/S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Apolda.
80	S B	3	1	Korb	unbek. —	49	80	Venlo	Niederl. Staatsb.	
81	S F	10475	1	Kiste	alte Kisten —	43	81	Braunschweig	Braunschweig.	
82	S G	2100	1	"	? —	16	82	Berlin	Berlin-Anhalt	
83	S S	5155	1	Ballen in gr. Packleinwand	wollene Waaren —	30	83	Stumsdorf	K. E.-D. Magdeburg	
84	S S	7904	1	Ballen	? —	33,5	84	Landsberg	Berlin-Anhalt	
85	St T	1633	1	Colli	Eisenkugeln —	17	85	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
86	T A	3661/3	3	Kisten	? —	630	86	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
87	T A J	8004	1	Kiste	gefüllt —	62	87	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
88	V M	—	—	1/8 Tonne	Heringe —	18	88	Venlo	Niederl. Staatsb.	
89	V R	1	1	—	Reisekorb —	12	89	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
90	W	1	1	Pack	leere Kohlensäcke —	11	90	Holzminden	Braunschweig.	
91	W	5/6	2	—	eiserne Aschenkasten	6	91	Minden	K. E.-D. Hannover	
92	W B	18	1	Sack	Budendecken —	37	92	Bremerhafen	"	
93	W B	1876	1	Kiste	? —	157	93	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Lübeck.
94	W B	2307	1	"	Patronenhülsen —	157	94	Berlin	"	
95	W J	1	1	—	Schliesskorb —	16	95	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
96	W S	425	1	Kiste	? —	72	96	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
97	W S	1008	1	Ballen	? —	63,5	97	Halle a/S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Halle a/S.
					B. Colli m. Adressen sign.					
98	Burck	—	1	Packet	Bücher —	—	98	Philippeville	Grand Centr. Belge	
99	Coenen	—	1	Korb	Schuhwaaren —	30	99	Walcourt	"	
100	Coenen P R	1103	1	Kiste	Waare —	176	100	Anvers	"	
101	de Fuel	—	1	"	unbek. —	8	101	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
102	Decannsick	—	8	Körbe	leer —	194	102	Biest	Grand Centr. Belge	
103	Firma (unleserl.)	—	1	Sack	Palmkuchenmehl —	20	103	Vieren	K. E.-D. Magdeburg	a. d. Streck. gefund.
104	Güt. Expedition Dortmund	—	1	Packet	Drucksachen (10 Notizbücher)	—	104	Dortmund W.	K. E.-D. r. Köln	
105	HB Station Neviges	163 169	2	Kübel	leer —	17	105	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	vermuthl. v. einer Sammelladung zurückgeblieben
		32	1	Tonne						
106	Hoberg	2242	1	Bierfass	leer —	11,5	106	Breslau	Niederschl.-Märk.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
107	Moll. Brieg	9 268 / 654	3	—	Regendecken —	—	107	Breslau	Oberschlesische	
108	Leih-Institut Schwerçens Berlin	—	2	Pack	geb. Säcke —	52	108	Dt. Eylau	K. E.-D. Bromberg	
109	Materialien-verwalter Schulte Lingen	—	1 / 2	— / —	Feuerkorb — / Schmelztiegel —	52	109	Lingen	K. E.-D. r. Köln	
110	Poncet	—	1	Packet	? —	6	110	Couvin	Grand Centr. Belge	
111	Schlütt Bütow	—	1	Kasten	— —	61	111	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
112	Union (Stempel)	—	1	—	Unterlagsplatte —	3	112	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
					C. Colli m. Nummern sign.					
113	—	1/4	4	—	gusseis. Maschinentheile	22	113	Zerbst	Berlin-Anhalt	
114	—	4	1	Korb	Eisenwaaren —	45	114	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	beschr. Braunschweig.
115	—	14	1	Pack	Garn —	10	115	Halberstadt	„	
116	—	Gepäcknummer 62	1	Holzkoffer	? —	40	116	Berlin Gepäckexp.	Berlin-Anhalt	
117	—	163	1	Collo	Ofenkranz —	5	117	Leipzig II Dresdn. B	Sächs. Staatsb.	aus Wagen 7604 K. S. entladen.
118	—	297	1	Kiste	Spiegel —	—	118	Aix T	Grand Centr. Belge	
119	—	969	1	Pack	2 Schrauben —	3,5	119	Sangerhausen	K.E.-D. Frankf. a/M.	
120	—	2809	1	Kiste	Eisenwaaren —	157	120	Emmerich	K. E.-D. r. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.					
121	HS	8085	1	Ballen	? —	78,5	121	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
122	L	2150	1	Fass	leer —	—	122	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
123		—	1	Kiste	leere Flaschen —	62	123	Döbeln	Sächs. Staatsb.	
124	HM	4493	1	Holzbandfass	— —	34,5	124	Nordhausen	K.E.-D. Frankf. a/M.	bez. Hünfeld.
125	SS	7074	1	Packfass	leer —	7,5	125	„	„	bez. Mühlhausen i/Th.
126	N	72430 / 72608 / 72643 / 72651 / 72677 / 72727	6	Kisten	Nähmaschinentheile	360	126	Breslau	Niederschl.-Märk.	von Hamburg K.M. eingegangen
127	D S B	73	1	Sack	unbekannt —	139	127	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
128		8542	1	Ballen	Tuchwaaren —	10	128	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
129	O	—	1	Pack	Körbe —	25	129	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
130		—	1	—	eis. Stab, 1 m lang —	4	130	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	
					E. Colli ohne Signatur.					
131	—	—	1	Packet	eiserne Absatzstifte für Schuhmacher	4	131	Döbeln	Sächs. Staatsb.	aus Wagen 3516 K. S.
132	—	—	—	—	Bänke, Laternen und Latirbäume	—	132	Göttingen	K.E.-D. Frankf. a. M.	
133	—	—	3	Kisten	Bier —	432	133	Anvers B.	Grand Centr. Belge	
134	—	—	1	—	neuer Blecheimer —	4	134	Troisdorf	K. E.-D. r. Köln	
135	—	—	2	Stück	neue eichene Bohlen	—	135	Gogolin	Oberschlesische	
136	—	—	—	—	Brettchen —	—	136	Marbais	Grand Centr. Belge	
137	—	—	2	—	Decken —	—	137	Gelsenkirchen	K. E.-D. r. Köln	
138	—	—	45	Ringe	Draht —	1125	138	Ehrenbreitstein	„	
139	—	—	1	Kiste	Eisen —	61	139	Anvers	Grand Centr. Belge	
140	—	—	1	Stück	Eisen —	10	140	Appelhülsen	K. E.-D. r. Köln	
141	—	—	1	—	Eisenstange —	9	141	Breslau	Oberschlesische	
142	—	—	1	—	eiserne Stange —	14	142	Mariembourg	Grand Centr. Belge	
143	—	—	13	Stück	Gasrohre —	54	143	Zwickau	Sächs. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
144	—	—	1	schwarzer Holzkoffer	Passagiergepäck —	43	144	Breslau	Niederschl.-Märk.	von Berlin-Fri. eingegangen.
145	—	—	1	—	blaue Hutschachtel —	1	145	Cöslin	K. E.-D. Bromberg	
146	—	—	2	Stück	Kantholz, à 1,50 m lang u. 15/22 cm stark	—	146	Stassfurt	K.E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gefunden.
147	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	2	147	Hasselt	Grand Centr. Belge	
148	—	—	1	—	eis. Kette, 11,50 m lang	—	148	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	die Kette ist länger u. bedeutend stärker als die gebräuchl. Spannketten d. Eisenbahn-Verwalt.
149	—	—	2	Kisten	leer, gebraucht —	5,5	149	Breslau	Br.-Schw.-Fr.	
150	—	—	1	Sack	Knochen —	17	150	„	„	
151	—	—	1 1 1 1 1	— — — — —	Kohlenbecken v. Eisen Kohlenlöffel — Kohlenhaken — Blechdeckel zu einem Heerdschiff — Spritzer zu einer Giesskanne —	5	151	Bretten	Württemberg. Güterexped.	dies. Gegenständ. waren unter das Cabriolet d. Wagens M. N. 272, welcher am 6./10. in Bretten eintraf, geschoben, scheinen zu einem Hausrath zu gehören u. liegen ohne Zweifel schon läng. Zeit in diesem Wagen, da sie nicht leicht bemerkbar waren.
152	—	—	1	Korb	leer —	12	152	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächs. Staatsbahn	
153	—	—	1	—	Musterkasten mit schwarz. Glanzlederüberzug, 3″ hoch, Inhalt alte Wäschegegenstände	9	153	Magdeburg C.B. Eilg.	K.E.-D. Magdeburg	
154	—	—	1	Packet	verschiedenen Inhalts	5	154	Vierves	Grand Centr. Belge	
155	—	—	1	—	eiserne Platte, 1,88 m lang und 0,95 m breit	—	155	Linde	K. E.-D. Bromberg	
156	—	—	1	Pack	Säcke —	11,5	156	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
157	—	—	10	Pack	Säcke —	748	157	Nismes	Grand Centr. Belge	
158	—	—	1 1	— —	Teufelsklaue und Schlingkette	—	158	Lauenburg	K. E.-D. Bromberg	
159	—	—	1	—	Thonröhre —	11	159	Trebbin	Berlin-Anhalt	auf der 6. Bahnstrecke gefund.
160	—	—	1	Collo	Winkeleisen —	12,5	160	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
161	—	—	1	Stück	Winkeleisen, 1,83 m lang	28,5	161	Arnsdorf	Sächs. Staatsbahn	auf Strecke Arnsdorf-Grossharthau aufgef.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	—	3	Stück	Cottone —	28	1	Wien	Oe. N. W. B.	seit 19./9.
2	G C	—	1	Pack	Barchent —	—	2	„	„	seit 19./9.
3	H F	2/8	2	Fässchen	Gurken —	11	3	Teschen	„	seit 21./9.
4	J F	—	1	Fass	Gurken —	5	4	Alt Paka	S. N. D. V. B.	seit 26./9.
5	M N	4187	1	„	? —	143	5	Teschen	Kaschau-Oderberg	von Bodenbach, bez.: Promontor-Teschen, s. 13./10.
6	S B	—	2	Sack	Gerste —	127	6	Oderberg	„	v. Budapest, s. 3./10
7	S R W	—	6	Ballen	leere Säcke —	98	7	Wien	Oe. N. W. B.	seit 18./9.
8	B. Reich Prerau	—	1	„	Säcke —	16	8	„	„	seit 8./9.
9	H. Karwin	—	3	Fass	leer, alt —	37	9	Teschen	Kaschau-Oderberg	von Csácza, s. 28./9.
10	W. Jerie	25	2	Bund	Garn —	25	10	Reichenberg	S. N. D. V. B.	seit 16./9.
11	W. Herz Miskolcz	—	12	Sack	Gerste —	823	11	Oderberg	Kaschau-Oderberg	von Tokaj, s. 29./9.
12	206 Liter	—	1	Fass	leer, alt —	41	12	Poprád Felka	„	seit 26./9.
13	△	449	1	Weinfass	leer —	30	13	Böhm. Skalitz	S. N. D. V. B.	seit 3./9.
14	—	—	8	Colli	Bahnwagenachsentheile	460	14	Kuttenberg	Oe. N. W. B.	seit 21./9.
15	—	—	1	Bierfass	leer —	23	15	Wien	„	seit 23./9.
16	—	—	1	Stück	eisernes Sackoodl (?) —	10	16	Poprád Felka	Kaschau-Oderberg	seit 4./10.
17	—	—	1	Ballen	alte Hadernsäcke —	15	17	Friedland	S. N. D. V. B.	seit 2./9.
18	—	—	1 1	Sack „	Farberde — Farberde —	16 120	18	Kolin	Oe. N. W. B.	seit 4./9.
19	—	—	1	Fass	leer —	3,5	19	Wien	„	seit 25./9.
20	—	—	5	„	Heringe —	25	20	Leitmeritz	„	seit 21./9.
21	—	—	1	Stück	Haut —	—	21	Wien	„	seit 7./9.
22	—	—	1	„	Kuhhaut —	12	22	Varin	Kaschau-Oderberg	v. Teschen, s. 4./8.
23	—	—	10	Säcke	gusseis Maschinentheile	141	23	Poprád Felka	„	seit 6./10.
24	—	—	11	Kübel	Pech —	179	24	Reichenberg	S. N. D. V. B.	seit 17./9.
25	—	—	1	Bund	12 Stck. roh geschnitz. Puppenwagerln	12	25	Kolin	Oe. N. W. B.	
26	—	—	1	Stück	Rost —	2	26	Ruttek	Kaschau-Oderberg	von Krompach, seit 21./9.
27	—	—	1	Ballen	gebrauchte leere Säcke	27	27	St. Trebitsch	Oe. N. W. B.	
28	—	—	1	„	Säcke —	20	28	Deutschbrod	„	seit 26./9.
29	—	—	1	Stück	Schwungrad —	43	29	Kolin	„	
30	—	—	1	Wagen	? —	10 000	30	Igló-Löcse	Kaschau-Oderberg	v. Kaschau, s. 17./10.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 84. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. October 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Wir ersuchen ergebenst, die betreffenden Dienststellen darauf aufmerksam zu machen.

Der Conflict der Oesterreichischen Nordwestbahn mit der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung.

Das Protocoll über die Deutsch-Oesterreichische und Deutsch-Ungarische Verbands-Conferenz d. d. Dresden, den 17./18. October cr. liegt jetzt vor. Bei dem lebhaften Interesse, welches die neuerdings entstandenen Differenzen zwischen der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung und der Oesterreichischen Nordwestbahn in weiten Kreisen hervorgerufen haben, glauben wir nunmehr nochmals auf diesen Gegenstand zurückkommen zu sollen.

Die Verhandlungen der Conferenz wollen im Zusammenhang mit weiter zurückliegenden Vorgängen beurtheilt sein.

Als in Folge der Einführung des Deutschen Reformtarifs die Tarife für den Verkehr der Nord- und Ostseehäfen mit Oesterreich-Ungarn einer Umarbeitung unterzogen werden mussten, gingen die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen von der Voraussetzung aus, dass es sich hierbei im Wesentlichen nur darum handeln würde, die Classification dieser Tarife dem neuen Deutschen Tarifschema thunlichst anzupassen, dass aber eine Erhöhung der damals bestehenden, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Frachtsätze möglichst vermieden werden sollte. Die Preussische Aufsichtsbehörde entschied indess nach Verständigung mit den übrigen Deutschen Regierungen, dass die Frachtsätze, abgesehen von einer Reihe von Ausnahmetarifen, für die Deutschen Bahnstrecken normal zu berechnen seien. In Folge dessen sahen sich die Oesterreichischen Verwaltungen veranlasst, auch ihrerseits normale Streckenantheile zu beanspruchen. Die auf dieser Grundlage gefundenen neuen Verbandstarife, welche mit dem 1. Januar 1880 in Kraft traten, ergaben für Hamburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde in den regulären Tarifclassen zum Theil so bedeutende Frachterhöhungen, dass die neuen Sätze sofort von den verschiedensten Seiten als unbrauchbar für den Verkehr bezeichnet wurden. In Folge dessen erklärte der Vertreter der Oesterreichischen Staatsbahn schon in der Verbands-Conferenz zu Wien am 14./15. Januar 1880:

„Der neue Verbandstarif entspreche den Verkehrs-Interessen, wie wohl allgemein anerkannt werde, in nur sehr geringem Masse, und sei es nach Lage der Sache auch mindestens gegenwärtig kaum mehr möglich, die Verkehrs-Interessen im Verbande zur Geltung zu bringen. Es werde daher den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nicht verübelt werden können, wenn dieselben, im Falle die Wahrung ihrer Verkehrs-Interessen im Verbande nicht möglich werden sollte, andere Wege einschlagen, und wie er gleich offen sagen wolle, ihr Augenmerk auf die Cultivirung des Elbe-Umschlages richten würden."

Während seitens der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung das Verlangen gestellt wurde, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen die dem Elbe-Umschlags-Verkehr zu machenden Concessionen durchweg auch dem Verbandsverkehr bewilligen sollten, wurde dieses Ansinnen von den Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen abgelehnt und in den § 6 des neuen Verbands-Statutes nur folgende Beschränkung aufgenommen:

Den Elbe-Umschlags-Verkehren in Bodenbach, Tetschen, Laube und Dresden werden die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen für diejenigen Artikel, welche und so lange sie innerhalb des Deutsch-Ungarischen (Deutsch-Oesterreichischen) Verbandes durch Erstellung billigerer Ausnahmetarife Berücksichtigung finden, keine geringeren Frachtantheile zugestehen, als ihnen im Verbandsverkehr zukommen.

Das Verbands-Statut bindet also die Oesterreichischen Bahnen nur hinsichtlich der Ausnahmetarife, legt denselben aber im Uebrigen kein Hinderniss in den Weg, den Verbandstarifen mit Hilfe billiger Elbe-Umschlagstarife eine unterbietende Concurrenz zu machen.

Von dieser Actionsfreiheit haben die Oesterreichischen Bahnen, allen voran die Oesterreichische Nordwestbahn mit Hilfe ihres Bahnanschlusses an den vorzugsweise günstig gelegenen Landungsplatz bei Laube, den ausgiebigsten Gebrauch gemacht. Man darf sagen, dass die Erfolge, welche die Concurrenz der Elbschifffahrt im vorletzten und namentlich im letzten Jahre aufzuweisen hatte, die schlimmsten Befürchtungen auf Deutscher Seite, sowie die kühnsten Erwartungen auf Oesterreichischer Seite übertroffen hat. Naturgemäss musste sich der schädigende Einfluss dieser Concurrenz ganz besonders prägnant in dem Eisenbahn-Verkehr nach und von Hamburg geltend machen. Dieser noch vor wenigen Jahren blühende Eisenbahn-Verkehr, dessen Erträgnisse in den Einnahme-Budgets der betheiligten Verwaltungen eine hervorragende Stelle einnahm, fristet heute nur noch ein nothdürftiges Dasein, und der Löwenantheil aus diesen gewinnbringenden Transporten ist der Oesterreichischen Nordwest-Schifffahrt im Verein mit der Oesterreichischen Elbthalbahn zugefallen.

Die Preussische Staatsbahn-Verwaltung machte im Herbst v. J. einen Versuch, dieser empfindlichen Concurrenz wenigstens in Etwas zu steuern. Sie machte auf einer am 27./28. September pr. zu Dessau abgehaltenen Conferenz des Deutsch-Oesterreichischen und Deutsch-Ungarischen Verbandes den Vorschlag, für eine ganze Reihe wichtiger Artikel während der Dauer der Schifffahrts-Saison im Verkehr mit Hamburg beträchtlich ermässigte Frachtsätze in Concurrenz gegen den Elbe-Umschlagsverkehr einzuführen. Ueber die Einzelheiten des Vorschlags bestanden Meinungsverschiedenheiten, zum Theil jedoch nur untergeordneter Natur, so dass eine Einigung über die Mehrzahl der Differenzpunkte wohl möglich erschien. Namentlich erklärte sich die Preussische Staatsbahn-Verwaltung bereit, die ermässigten Frachtsätze nicht blos für die Dauer der Schifffahrts-Saison, sondern auch für den Winter gelten zu lassen. Die Verhandlungen scheiterten aber, weil die Preussische Staatsbahn-Verwaltung entgegen dem Verlangen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen für Getreide und Mehl keine Frachtermässigungen zugestehen wollte, und weil andererseits die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen sich nicht dazu bereit finden lassen wollten, die beantragten ermässigten Frachtsätze pro rata der Kilometer der ganzen Transportstrecke zu vertheilen, wie dies seitens der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung verlangt und als conditio sine qua non bezeichnet wurde.

Nachdem dieser Versuch einer Verständigung fehlgeschlagen, glaubte die Preussische Staatsbahn-Verwaltung einen Tarifkampf gegen die Oesterreichischen Bahnen mit denselben Waffen aufnehmen zu sollen, deren sich jene gegen die Deutschen Bahnen mit so grossem Erfolg bedienten. Hatten sich jene mit der Elbe alliirt, so suchten jetzt die Deutschen Bahnen ein Bündniss mit der Donau herzustellen durch Einführung ungewöhnlich billiger Umschlagstarife für Regensburg und Passau.

Die Oesterreichische Nordwestbahn nahm hieraus Veranlassung zu dem Antrage, dass entweder die Deutschen Bahnen hinsichtlich der ihrerseits zu erstellenden Umschlagstarife sich einer ähnlichen Beschränkung unterwerfen sollten, wie sie den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen durch § 6 des Verbandsstatuts auferlegt worden, oder aber die letztgedachte Beschränkung auch für die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen in Wegfall komme. Nachdem die Preussische Staatsbahn-Verwaltung sich diesem Antrage gegenüber bei schriftlichen und mündlichen Verhandlungen ablehnend verhalten, hat die Oesterreichische Nordwestbahn, um ihrer Ansicht Geltung zu verschaffen, das Verbandsstatut zum 1. Februar 1883 gekündigt. Die Preussische Staatsbahn-Verwaltung hat hierauf mit einer Kündigung der Verbandsrouten und Tarife, soweit sie die Oesterreichische Nordwestbahn betreffen, geantwortet, sich jedoch bereit erklärt, ausserhalb des Verbandes mit der Oesterreichischen Nordwestbahn directe Tarife für den Verkehr mit deren Binnenstationen herzustellen. Für den Verkehr mit den Concurrenzstationen (Wien, Prag etc.) soll die Oesterreichische Nordwestbahn directe Sätze künftig nur für den regulären Classentarif, nicht aber für die Ausnahmetarife erhalten, und die Nordwestbahnroute nur bei ausdrücklicher Vorschreibung des betreffenden Bahnhofes berücksichtigt werden. Von dem Durchgangsverkehr soll die Nordwestbahn gänzlich ausgeschlossen bleiben.

Diese Kündigung des Verbandsstatuts seitens der Oesterreichischen Nordwestbahn und die Kündigung der die Nordwestbahn betreffenden Verbandstarife seitens der Preussischen Staatsbahnverwaltung bildeten den Gegenstand der Verhandlungen auf der Dresdener Conferenz. Auf derselben motivirte die Oesterreichische Nordwestbahn ihren Standpunkt unter Hinweis darauf, dass sie nur gleiches Recht für alle Verbandsmitglieder schaffen wolle; sie verlange nur, dass auch die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen von jeder Beschränkung hinsichtlich des Umschlagsverkehrs befreit würden, wenn die Deutschen Bahnen unbeschränkte Befugnisse in dieser Beziehung für sich in Anspruch nähmen. Die Vertretung der Preussischen Staatsbahnverwaltung führte dagegen aus, dass die Nordwestbahn nur eine erwünschte Gelegenheit benutze, um auch noch die letzte Schranke zu beseitigen, welche ihrer Vereinigung mit der aus ihrem Schoosse hervorgegangenen Nordwestschifffahrt bisher wenigstens formell entgegengestanden hätte. Bei den intimen Beziehungen der Nordwestbahn zur Nordwestschifffahrt liege das Interesse der ersteren gänzlich ausserhalb des Verbandes und sei es nur eine Consequenz der thatsächlichen Verhältnisse, wenn der Nordwestbahn die Verbandstarife gekündigt würden. In Erwiderung hierauf wurde von der Vertretung der Nordwestbahn hervorgehoben, dass letztere trotz ihrer Beziehungen zur Nordwestschifffahrt dennoch ihre Verbandspflichten stets innegehalten habe. Im Laufe der Debatte wurde übrigens Oesterreichischerseits die Auffassung geltend gemacht, dass auf Grund des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrags die Aufrechthaltung der directen Tarife verlangt werden könne, was von dem Vertreter der Königlichen Eisenbahndirection Berlin bestritten wurde. Von der Vertretung der Oesterreichischen Staatsbahn wurde hervorgehoben, dass durch die Thatsache der Ausschliessung der Oesterreichischen Nordwestbahn vom Verbande die augenblicklich vorliegenden Schwierigkeiten nicht beseitigt, sondern vermehrt werden würden. Es sei nicht klar, durch welche Mittel sich der Verband gegenüber der Elbeconcurrenz künftig die Transporte sichern wolle, wenigstens seien in dieser Richtung bis jetzt keine Vorschläge gemacht. Ueberdies würde es mit Bezug auf die Cartelle der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen unter sich zu Massregeln kommen, deren Folgen sich nicht übersehen liessen.

Da sonach ein Entgegenkommen weder von Seiten der Preussischen Staatsbahnverwaltung, noch von der Oesterreichischen Nordwestbahn gezeigt wurde, mithin zu directen Verhandlungen zwischen diesen Verwaltungen keine Aussicht zu sein schien, andererseits aber der Verband als solcher bestrebt sein musste, zu geregelten Verhältnissen zu gelangen, so wurde auf Anregung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beschlossen, ein Comité von drei Deutschen und drei Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen mit der Aufgabe zu betrauen, eine Verständigung zwischen der Preussischen Staatsbahnverwaltung und der Oesterreichischen Nordwestbahn anzubahnen. Der Vertreter der Königlichen Eisenbahndirection Berlin erklärte am ersten Conferenztage, diesen Beschluss ad referendum nehmen zu wollen, machte sich aber demnächst mit den übrigen Vertretern der Preussischen Staatsbahnverwaltung dahin schlüssig, dass die Einsetzung des gedachten Comités von den Preussischen Staatsbahnen abgelehnt werde, vielmehr den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen überlassen bleiben müsse, sich über ihre künftige Stellung zur Oesterreichischen Nordwestbahn unter sich schlüssig zu machen und ihre Vorschläge demnächst direct der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin zu übermitteln.

Nachdem sich die Oesterreichisch-Ungarischen Conferenzmitglieder hiermit einverstanden erklärt, wurde von dem Vertreter der Königlichen Eisenbahndirection Berlin noch bemerkt, wie aus den Erklärungen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen erhelle, dass dieselben wegen ihrer internen Verhältnisse die Consequenzen einer Loslösung der Oesterreichischen Nordwestbahn vom Verbande nicht übersehen könnten. Demzufolge hätten sich nach seiner Auffassung die demnächst zu erwartenden Vorschläge der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach zwei Richtungen zu bewegen; die gedachten Verwaltungen hätten sich nämlich sowohl darüber schlüssig zu machen, in welcher Weise event. ein Verbleiben der Nordwestbahn im Verbande zu ermöglichen wäre, sodann aber auch darüber, ob sie event. geneigt sein würden, unter Ausschluss der Oesterreichischen Nordwestbahn und gegen dieselbe rückhaltlos mit den Preussischen Staatsbahnen im Verbande gemeinschaftliche Sache zu machen. Die Kündigungsmassregel sei ausschliesslich gegen die Nordwestbahn gerichtet und werde von den Preussischen Staatsbahnen auf ein weiteres gedeihliches Zusammenwirken mit den übrigen Oesterreichisch-Ungarischen Verbandsmitgliedern grosser Werth gelegt.

Der ursprüngliche Beschluss auf Einsetzung eines gemischten Comités aus Deutschen und Oesterreichischen Verwaltungen ist sonach gefallen. Die Oesterreichische Staatsbahn, die Ungarische Staatsbahn und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn bilden für sich allein ein Comité für die weiteren Verhandlungen mit den übrigen Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen und demnächst mit der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin.

Ein positives Ergebniss haben demnach die Dresdener Verhandlungen nicht zu Tage gefördert; sie bieten vorläufig nur reichen Stoff zu Conjecturen. Für den Verkehr mit Hamburg und selbst mit den Weserhäfen mag die Nordwestbahn die Kündigung der Tarife nicht allzuschwer empfinden, weil ihr hier die Verbindung mit der Schifffahrt zu Gebote steht. Es droht ihr aber auch die Kündigung der Tarife nach Rheinland und Westfalen, sowie nach Belgien und Holland. Hierin dürfte für die Nordwestbahn ein starker Beweggrund liegen, eine versöhnliche Haltung einzunehmen. Andererseits haben sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen ein lebhaftes Interesse daran, mit einer so rührigen und concurrenzfähigen Verwaltung, wie die Nordwestbahn, in Frieden zu leben, und auch für die Preussische Staatsbahnverwaltung kann es schliesslich nur darauf ankommen, durch einen friedlichen Ausgleich mit der Nordwestbahn der Elbconcurrenz wirksam entgegen zu treten. Wenn daher auch der weitere Verlauf der Angelegenheit zur Zeit noch nicht vorausgesagt werden kann, so ist doch nicht zu verkennen, dass sehr erhebliche thatsächliche Momente sowohl auf Seiten der Preussischen Staatsbahnverwaltung, als auf Seiten der Oesterreichischen Bahnen vorliegen, welche einer baldigen friedlichen Beilegung des Conflicts günstig sind.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 23. October 1882. (Der Eisenbahnkrieg. Ministerwechsel. Neue Gütertarife. Tarif-Enquête. Bahn-Sanirungen. Bahn-Polonisirung. Oesterreichische Staatsbahn. Holzexport. Gablonz-Tannwald. Telegraphen-Apparate. 4 Localbahn-Eröffnungen. Unfälleverhütung. Eisenbedarf. Donau-Verkehr. Graz-Köflach. Desinfection von Viehwagen.)

Der neueste Eisenbahnkrieg, die Kündigung der Tarifverbände seitens der Preussischen Staatsbahnverwaltung an die Nordwest- und Elbethalbahn, sowie die Resultatlosigkeit der Dresdener Conferenz, ist in ein günstigeres Stadium getreten. Die am Oesterreichisch-Deutschen Tarifverbande betheiligten Oesterreichischen Eisenbahnen haben unter Theilnahme der Ungarischen Staatsbahnen eine Conferenz abgehalten, über deren Verlauf das Communiqué ausgegeben wurde, dass darüber berathen worden ist, ob und welche Vorschläge den Preussischen Staatsbahnen bezüglich der Kündigung der Verkehre mit der Nordwestbahn zu machen wären. „Selbstverständlich wurden in dieser Conferenz concrete Vorschläge noch nicht vereinbart, das aber lässt sich schon heute constatiren, dass sich auf allen Seiten das Bestreben zeigte, geregelte Verhältnisse im Bahnverkehre wieder herbeizuführen, und dass daher Aussicht vorhanden ist, den Preussischen Staatsbahnen seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen Vorschläge zu machen, welche geeignet sein dürften, alle Interessenten zu befriedigen. Bei dem voraussichtlichen Entgegenkommen der Preussischen Staatsbahnen dürfte es daher gelingen, die freundlichen Beziehungen zwischen den Oesterreichisch-Ungarischen und Deutschen Bahnen auch fernerhin zu erhalten". Die Nordwestbahn-Verwaltung selbst hat schon früher „die diplomatische Intervention" in einem dem Handelsministerium überreichten Promemoria angerufen. In demselben

wird neben einer Darlegung der hier in Betracht kommenden Verhältnisse ein, so zu sagen, historisches Präzedens angeführt; es wird daran erinnert, dass vor nicht gar langer Zeit die Sächsische Elbe-Schifffahrtsgesellschaft „Kette“ gegenüber der scharfen Concurrenz der Nordwest-Schifffahrtsgesellschaft, welcher jene nicht Stand halten konnte, an den Deutschen Reichskanzler appellirt und dass dieser thatsächlich intervenirt habe. Allerdings darf bei der bezüglichen Vergleichung der Verhältnisse nicht übersehen werden, dass es sich damals um eine allgemeine Verkehrsangelegenheit, im gegenwärtigen Falle aber um eine interne Angelegenheit der dabei betheiligten Bahnen handelt, für welche unser Handelsamt kaum interveniren, sondern denselben ein solidarisches Vorgehen überlassen wird. (Wir bringen authentische Informationen über diesen Conflict im ersten Artikel dieser Nummer S. 1069. A. d. R.)

Baron Gabriel Kemeny wurde von seinem Posten als Handelsminister enthoben und zum Communicationsminister, dagegen Graf Paul Szechenyi zum Handelsminister ernannt. Damit ist die Completirung des Ungarischen Cabinets vollzogen und die beiden das Eisenbahnwesen ressortirenden Ministerien haben äusserst tüchtige Männer an die Spitze erhalten.

Gegen die neuen Gütertarife der westlichen Staatsbahnen, welche in der Sitzung des Eisenbahnraths vorgeschlagen wurden, hat der Montanverein ein Memorandum über die zu berücksichtigenden Bedenken der Eisenindustriellen gerichtet. Die Hauptbeschwerden werden gegen die bis zu 100 pCt. gesteigerten Frachtsätze des Localverkehrs bis zu 50 km erhoben und die Beseitigung dieser abnorm hohen Tarifsätze im Interesse der Existenzmöglichkeit der Eisenindustrie der Alpenländer gewünscht. „Die Vortheile des neuen Gütertarifs, auf langen Distanzen billige Tarife einzuheben, nützen dieser Industrie nichts, da die zur Erzeugung von Roheisen nöthigen Materialien immer auf kurze Distanzen, dieses selbst aber nicht auf den Linien der Staatsbahnen verfrachtet werde. Dies wird auch in mehreren Tarifpositionen nachgewiesen. Der neue Gütertarif schädigt aber — nach Auffassung der Petenten — nicht nur die Eisenindustrie der Alpenländer, sondern die des ganzen Reiches, weil die Beschlüsse des Staatseisenbahnraths ja bahnbrechend und nachahmenswerth für alle Oesterreichischen Bahnen sein sollen und sein werden, sonach auf unser gesammtes Tarifwesen einen entscheidenden Einfluss ausüben werden. Und gerade der Staatseisenbahnrath soll die Wünsche des verfrachtenden Publikums zur Anerkennung bringen und alle jene Divergenzen ausgleichen, welche bislang zwischen den Interessen der Eisenbahnen und des verfrachtenden Publikums bestanden.“ Das Tarifcomité des Eisenbahnraths hat auch bereits beschlossen, ermässigte Einheitssätze nach Bedarf aufzustellen.

Das Comité der Tarifenquête für Borke und Gerbestoffe hielt eine vorberathende Besprechung. Zu derselben wurden die Delegirten der Eisenbahnen nicht eingeladen; dies soll dann geschehen, wenn die zu stellenden Anträge vereinbart wurden. Dieselben umfassen 11 Punkte und werden dadurch motivirt, dass die genannten Artikel auf den Oesterreichischen Bahnen viel höher als auf den Ungarischen und Deutschen tarifirt sind und dass namentlich die Stückgut- (Einzeln-) Sendungen einer mit deren inneren Werthe ausser allem Verhältnisse stehenden Tarifirung unterliegen. — Im nächsten Berichte über die auf heute anberaumte Definitivsitzung werden wir auf diese Punkte zurückkommen.

Ueber die Eisenbahn-Sanirungen durch den Staat bemerkt die „N. F. P.“ Folgendes: Die Betriebseinnahmen der Dniesterbahn sind constant im Steigen begriffen. Die ersten 6 Monate des laufenden Jahres schlossen mit einem Reinerträgnisse von circa 65 000 fl. ab, und wenn keine ausserordentlichen Zwischenfälle eintreten, dürfte das Reinerträgniss des ganzen Jahres das Doppelte der bezeichneten Summe erreichen. Nun hat die Staatsverwaltung seinerzeit die Dniesterbahn um den Kaufpreis von 2 100 000 fl. erworben. Selbst wenn man den vom Staate seither für Investitionen gemachten Aufwand berücksichtigt, ergiebt sich noch immer eine nahezu 5 pCt. Verzinsung des Anlagecapitals. Diese Thatsache ist sehr bemerkenswerth gegenüber jenen Leuten, die bei jeder Eisenbahn-Sanirung über Missbrauch der Staatsgelder schreien und für die wirthschaftspolitischen Gesichtspunkte derartiger Actionen blind sind oder blind sein wollen.

Die Polonisirung der Eisenbahnen wird vom Galizischen Landtage stetig verfolgt. Derselbe nahm die Resolution wegen Errichtung einer ähnlichen Staatsbahn-Direction in Lemberg wie für die der westlichen Staatsbahnen an. Ferner wurde folgender Antrag gestellt: „Die Regierung wird aufgefordert, geeignete Schritte zu thun, damit die Bauleitung der Galizischen Transversalbahn, die doch im Lande ihren Sitz hat, sowohl im internen Verkehre, als auch bei ihren Correspondenzen mit den Landesbehörden und den Privatparteien sich der Polnischen Sprache bediene.“

Die Oesterreichische Staatsbahn hat mit der Leitung des Directions-Präsidiums den Herrn de Serres betraut, nachdem der bisherige Präsident Herr Linder einen 2½ monatlichen Urlaub genommen hat und wahrscheinlich zurücktreten wird. Die von den Blättern colportirten übrigen Personal-Nachrichten dieser Bahn werden als unrichtig bezeichnet. Der Verwaltungsrath hat seine Propositionen bezüglich der Statutenänderungen gegenüber den Oesterreichischen Forderungen bereits formulirt. Die Verhandlungen hierüber dürften mit denen des Ungarischen Reichstages über den Staatsbahnvertrag selbst zusammenfallen.

Der Oesterreichisch - Ungarische Holzexport repräsentirt gegenwärtig einen Werth von 44 000 000 fl. (7 pCt. der gesammten Ausfuhr). Was jedoch unseren Holzexport am meisten schädigt, sind die ungenügenden Verkehrswege. Ausser der noch sehr zurückgebliebenen Schiffbarmachung und Regulirung unserer Flüsse und der Anlegung von Canälen, sind zur schnellen Beförderung des Holzes ferner Secundärbahnen nothwendig, deren Schienenstränge bis in die Mitte der Wälder reichen. Die Frage der Zweckmässigkeit der Waldbahnen ist noch nicht genügend erörtert worden, obwohl sie eine der wesentlichsten Bedingungen guter Forstwirthschaft bilden. Die Montan-Industrie in Oesterreich hat es verstanden, mit Hilfe der Eisenbahnen und der Dampfkraft die Production zu erhöhen, sowie das Absatzgebiet zu erweitern. Das Streben der Waldbesitzer muss ebenfalls dahin gerichtet sein, Bahnen anzulegen, welche aus den Forsten zu dem grossen Schienennetze führen und sich mit demselben vereinigen.

Für das Eisenbahn-Project Reichenberg-Gablonz-Tannwald entwickelte der General-Director der Nordwestbahn, Dr. Gross, in der deshalb abgehaltenen Conferenz ein Exposé über diesen Bahnbau, wonach dessen Kosten 2 330 000 fl. betragen würden. Dr. Gross empfahl, dass die Stadt Gablonz sofort um die Concession einschreite und dass schleunigst ein Prospect über die Anlage und Rentabilität ausgearbeitet werde, in welchem auch die Zeichnungsstellen für Actien in Prag, Wien, Leipzig und Dresden bezeichnet werden sollen. Das Actiencapital dürfte mit 2½ Millionen, 25 000 Actien zu 100 fl., normirt werden. Die projectirte Bahn hätte den Namen Gablonzer Eisenbahn zu führen.

Eine sehr instructive Sammlung von Bahn - Telegraphen-Apparaten war von der Oesterreichischen Staatsbahn auf der internationalen Elektricitäts - Ausstellung in München ausgestellt, darunter auch ein elektrischer Stations-Anzeiger. Derselbe hat die Bestimmung, bei Schnellzügen, die oft nur eine Minute auf der Station halten, schon 5—6 Minuten vorher das Zeichen zu geben, um sich zum Aussteigen bereit zu machen. Der Apparat, welcher im Coupée aufgehängt wird, trägt die Reihenfolge der Stationsnamen und steht durch elektrische Leitung mit dem Platz des Zugführers in Verbindung. Ein Berühren des Tastknopfes genügt, um im Coupée den Namen der kommenden Station hervorzuzaubern.

Von der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft sind soeben 4 Localbahnen für den Gesammtverkehr eröffnet worden, nämlich die an die Linie Wien-Brünn-Bodenbach anschliessenden Localbahnen Prelouc-K.-Podol und Kralup-Welwarn, Lobositz-Libochowitz und Chotzen-Leitomischel. Die Linie Prelouc-Hermanmestec ist mit den Schleppbahnen nach Kalk-Podol und Prachovic und mit den Stationen Choltic, Hermanmestec, Kalk-Podol, Prachovic und den Haltestellen Vale und Kostelec-Vizic am 18. October eröffnet worden. — Am gleichen Tage ist die Localbahn Kralup-Welwarn mit den Stationen Minkovic und Welwarn und der Haltestelle Volovic (letztere nur zur Verladung von Rüben bestimmt und blos für die Dauer der Zucker-Campagne) eröffnet worden. — Am 22. October ist dann die Localbahn Lobositz-Libochovic mit den Stationen Cizkovi, Chotesov und Libochovic, sowie den Haltestellen Sulovic (nur für Personenverkehr), Oppolau (für Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr) und Klapaj-Slatina (nur für Rübentransporte während der Zucker-Campagne) eröffnet worden. — Schliesslich wurde am 23. October die Localbahn Chotzen-Leitomischl mit den Stationen Hohenmauth, Cerekvic-Hruschau und Leitomischl und den Haltestellen Trzek (für Personen- und Gepäckverkehr) und Dzbanov (nur für Personenverkehr) eröffnet.

Zur Verhütung von Unfällen werden von den Bahnverwaltungen verschiedene Vorsichtsmassregeln in Anwendung gebracht. So wurde eine Revision bezüglich der Stellung der Telegraphensäulen gegen das Bahngeleise angeordnet, um, falls eine oder die andere Säule ohne gehörige Versicherung als zu nahe stehend befunden wird, deren Umsetzung oder Versicherung gegen den Sturz ins Geleise sofort vornehmen zu lassen. Auch die Vorschriften, welche derzeit für das mit der Bewachung und Unterhaltung der Bahnen betraute Personal bestehen, werden dahin revidirt, ob eine Modification oder Erweiterung derselben nothwendig ist. Die Strecken mit ungünstigen Steigungen und Krümmungen sollen Tags und Nachts stärker überwacht werden. Endlich sollen, um das Beaufsichtigungspersonal zu erhöhter Umsicht bei drohender Gefahr anzuspornen, diesem angemessene Belohnungen in Aussicht gestellt werden.

Für den Eisenbedarf unserer Bahnen liegen folgende Daten vor: Der normale Bedarf an Schienen ist bereits für 1883 mit 800 000 Zollcentner in Bestellung gegeben. Minder günstig liegen die Aussichten für die Locomotiven- und Waggonfabriken. Wohl

sind erstere noch bis in die Mitte des nächsten Jahres mit inländischen, besonders aber mit Locomotiven für Frankreich beschäftigt, aber über diesen Zeitpunkt hinaus ist wenig Arbeit in Aussicht. Der Bedarf der heimischen Bahnen wird in so kurzen Lieferungsterminen gestellt, dass das Ausland fast überall die Bestellungen erhält, und die Anschaffungen für die Arlberg- und Galizische Transversalbahn werden im Jahre 1883 schwerlich in Bestellung gebracht werden. Wohl sind für die Serbischen Bahnen 70 bis 90 Locomotiven nöthig, doch ist deren factische Bestellung noch immer nicht actuell geworden.

Der Frachtenverkehr auf der Donau hat sich durch die günstigen Wasserstandsverhältnisse ganz erheblich gesteigert. Die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft hat von den Donauländern Rumänien, Serbien und Bulgarien so starke Transportzufuhren erhalten, dass sie 150 Schlepper voll belegt hat und zu einer Erhöhung von etwa 10 pCt. ihrer Frachtsätze schreiten muss. Da die Donauroute auch dann noch dem Landweg gegenüber billiger sein wird, so dürften bis zum Schlusse der Schifffahrt noch grosse Getreidemengen auf derselben zur Verladung kommen. Hiervon profitiren aber auch die Eisenbahnen durch die auf dem Wasserwege bewirkten Zufuhren.

Die Verwaltung der Graz-Köflacher Bahn bereitet eine Darstellung über den derzeitigen Stand und Werth der gesellschaftlichen Kohlenwerke vor. Dieselbe soll die Entgegnung auf ein beim Wiener Handelsgerichte überreichtes Gesuch von August Zang um Aufstellung eines Curators zum Schutze der Interessen der Obligationäre bilden, welches angeblich deshalb überreicht wurde, weil der Werth der Kohlenwerke durch den Abbau eine Verminderung erfahre und keine entsprechenden Abschreibungen stattfanden.

Ueber die Methode der Desinfection von Viehwagen wurde vom Oesterreichischen Handelsministerium den Bahnverwaltungen bekannt gegeben, dass in der Durchführungsverordnung zum Desinfectionsgesetze vom 19. Juli 1879 nebst der Desinfection mittelst Carbolsäure noch zwei andere Desinfectionsmethoden als zulässig erklärt werden. Nachdem sich das Kaiserlich Deutsche Gesundheitsamt mit der Prüfung neuer Desinfectionsmethoden beschäftigt, so wurde Veranlassung getroffen, dass Berichte über den Fortgang dieser Verhandlungen hierher gelangen.

Die Essegger Brücken-Katastrophe.

(Schluss aus No. 82 S. 1047.)

Das Wasser stieg noch höher und führte noch immer Klötze zu; ich liess daher, um die Eisenbahnbrücke zu schützen, das stark beschädigte Gerüst des Pfeilers bei Profil 12 + 70 abtragen. Während dieser Anordnungen traf mich Sonnabend, den 23. September um 2 Uhr 10 Minuten Nachmittags der von Essegg kommende Personenzug auf der Brücke. Der Zug fuhr sehr langsam und hatte die Locomotive ungefähr die Mitte der 7. Oeffnung (von Essegg gegen Villány) erreicht, als ich bemerkte, dass sich die ganze Construction senke; es dauerte jedoch noch verhältnissmässig lange, bis es krachte, worauf ich ins Wasser sprang und mich durch Schwimmen rettete.

Die bisherige Untersuchung hat constatirt, dass der Einsturz dadurch herbeigeführt wurde, dass das 6. Joch sich umlegte, worauf die Construction sich beinahe bis zum Wasserspiegel einsenkte; erst dann rissen die Gurtbalken und zwar unmittelbar über den angrenzenden Jochen und das sechste und siebente Brückenfeld kam zum Zusammensturz. Man hat den aufgesetzten Theil des zerstörten Joches zwei Meilen von hier in beinahe vollständig gutem Zustande aufgefunden.

Eine nachträgliche Sondirung ergab, dass die unteren Piloten bis auf 2,0 m ausgewaschen waren, und mag also vielleicht hier der Grund der Katastrophe zu suchen sein; es ist ferner auch noch möglich, dass die Klötze und Stämme beim Heranschwimmen einige Piloten abbrachen oder aus den Zapfen stiessen, so dass der aufgesetzte Bock zum Theil seine Unterstützung verlierend, sich erst senkte und dann umlegte. Das Holz der Construction war noch in gutem Zustande und nur einzelne nebensächliche Constructionstheile waren verfault."

Nach dieser Schilderung wird man wohl nicht fehl gehen, wenn man die Ursache des Einsturzes der Brücke in der Unterwaschung des Joches sucht, und thatsächlich hat auch die gerichtliche Sondirung eine Auskolkung von 6,0 m an der Stelle des zerstörten Joches ergeben. Vor dem Zusammenbruche waren nur allmonatlich die vorgeschriebenen Sondirungen gemacht worden, bei welchen natürlich von diesen durch das letzte Hochwasser bewirkten Auskolkungen noch nichts bemerkt werden konnte; während des Hochwassers hat man es aber leider versäumt, Sondirungen vorzunehmen.

Man hatte ursprünglich die Absicht, ein Provisorium herzustellen, welches es ermöglicht hätte, die Wagen über die Brücke zu schieben; hiervon ist man jedoch abgekommen und wird bis zu der für 15. December projectirten Vollendung der neuen Brücke der Verkehr so bewerkstelligt, dass einerseits nur bis Essegg, andererseits bis zu dem nächst dem Flusse gelegenen Wächterhause expedirt wird.

Die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg.

≈ **(Geschäftsbericht über das Etatsjahr 1881/82.)** Am Schlusse des vorliegenden Berichtsjahres umfasste das Bahnnetz der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen 35 Bahnstrecken mit einer Gesammtlänge von 1 217,89 km, wovon auf die Hauptbahnen 1 097,66 km und auf die Bahnen untergeordneter Bedeutung 120,23 km entfallen. Von den Hauptbahnen sind 536,70 km mit 2 Geleisen versehen. Die 0,92 km lange Strecke vom Bahnhofe Saargemünd bis zur Preussischen Grenze ist an die Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln verpachtet, dagegen die der Schweizerischen Centralbahn gehörige 3,95 km lange 2geleisige Strecke von der Reichsgrenze bei St. Ludwig bis zum Bahnhofe Basel seitens der Reichs-Eisenbahn-Verwaltung gepachtet. Die Gesammtlänge der für Rechnung des Reiches in Elsass-Lothringen incl. des Stückes bis Basel betriebenen Bahnstrecken betrug hiernach Ende März 1882 1 220,92 km gegen 1 133,93 km am Schlusse des vorigen Etatsjahres, also mehr 86,99 km. Hiervon entfallen 5,20 km auf die am 1. April 1881 eröffnete Strecke Wadgassen-Völklingen (nur für den Güterverkehr); 20,59 km auf die am 1. November 1881 eröffnete Linie Buchsweiler-Schweighausen; 8,70 km + 3,05 km auf die am 1. November 1881 durch Kauf in das Eigenthum und den Betrieb der Reichsbahn-Verwaltung übergegangene Strecke von der Französischen Grenze bei Chambrey bis Château-Salins (8,70 km) nebst der Abzweigung von Burthécourt nach Vic (3,05 km), sowie 49,45 km auf die zu demselben Zeitpunkte eröffnete Strecke Château-Salins Saaralben. Mit Rücksicht auf die Eröffnungstermine der vorgenannten Strecken berechnet sich die Jahresbetriebslänge auf 1 172,97 km (1 172,97 Kilometer für den Güterverkehr und 1 167,77 km für den Personenverkehr) gegen 1 133,93 km im Vorjahre.

Die Betriebslänge der Wilhelm-Luxemburg Bahn ist gegenüber dem Vorjahre unverändert geblieben; dieselbe beträgt 174,54 km, wovon 16,67 km 2geleisig sind. Die derselben Gesellschaft gehörige Strecke Esch-Deutsch-Oth-Redingen wird von der Reichsbahn gegen Erstattung der Selbstkosten betrieben. Letztere Strecke ist 7,02 km lang; der 4,10 km lange Theil von Deutsch-Oth bis Redingen wurde am 1. November 1881 eröffnet.

Das bis zum 31. März 1882 aufgewendete Anlagecapital beträgt 445 156 626 *M.* gegen 423 498 195 *M.* am Schlusse des vorigen Etatsjahres. Hierzu bringt die in dem Berichte enthaltene Nachweisung diejenigen Summen zur Darstellung, welche a) als Kaufpreis für den Erwerb der Reichsbahnen nach dem Friedensvertrage vom 10./20. Mai 1871, b) als Kaufpreis für die Eisenbahn von Colmar nach Münster und für die bisher nur gepachteten Bahnen von Saarburg nach Saargemünd, von Courcelles nach Teterchen, sowie von Château-Salins und Vic nach der Grenze bei Chambrey gezahlt, c) zur Verbesserung und Erweiterung der erworbenen Bahnanlagen und zur Beschaffung von Betriebsmitteln, d) für den Bau neuer bereits eröffneter Linien von dem Deutschen Reiche bis zum Schlusse des Berichtsjahres verausgabt, und e) der Französischen Ostbahn für die Aufgabe ihrer Eigenthumsansprüche auf die ausserhalb der Bahnanlagen belegenen, bei Gelegenheit des Neubaues von ihr miterworbenen Grundstücke und Gebäude im Vergleichswege gezahlt worden sind. — Nach Abrechnung des von der Preussischen Staatsregierung im Jahre 1881/82 erstatteten Antheils an den Baukosten des gemeinschaftlichen Bahnhofs Saargemünd mit 733 450 *M.* stellt sich die vom Reiche auf die im Betriebe befindlichen Bahnen in Elsass-Lothringen verwendete Summe auf 444 423 176 *M.* — Sodann ist zu Zwecken der vergleichenden Statistik ein ermässigter Capitalbetrag mit 352 989 748 *M.* nachgewiesen. Derselbe ergiebt sich durch Abzug einer Summe von 91 433 428 *M.*, um welche die nach dem Friedensvertrage erworbenen Bahnen theurer bezahlt worden sind, als deren Herstellungskosten betragen haben. — Endlich sind mit 360 070 455 *M.* die gesammten bisher verrechneten Herstellungskosten und die von Privaten, Gemeinden und anderen Corporationen zum Bau der bezüglichen Bahnen beigesteuerten Subventionen angegeben. Das nachgewiesene Anlagecapital bezieht sich, mit Ausnahme der Beträge für Beschaffung von Betriebsmitteln nur auf die dem Deutschen Reiche eigenthümlich gehörenden Bahnen. Für die gepachtete Grenzstrecke bei Basel und den mitbenutzten Bahnhof Basel betrug die Pachtsumme rund 190 000 *M.*, bei einer Verzinsung von 5 pCt. stellt sich das Anlagecapital hierfür auf 3 800 000 *M.* Für die Strecken der Wilhelm-Luxemburg Bahn ergiebt sich das Anlagecapital, wenn man die an die Eigenthümerin zu zahlende Jahrespacht von 2 000 000 *M.* zuzüglich eines für Beschaffung von Frankengeld aufzuwendenden Betrages von 25 000 *M.*, sowie die der Wilhelm-Luxemburg Bahn pro 1881/82 in Anrechnung gebrachten Zinsen der für die Beschaffung von Betriebsmitteln verausgabten Summe mit 374 252 *M.* capitalisirt (demnach 40 500 000 *M.* + 7 485 047 *M.*) und dann die vom Deutschen Reiche zur Ausrüstung, Erneuerung und Vervollständigung der Bahn aufgewendeten Beträge (5 636 536 *M.*) hinzurechnet; hiernach beziffert sich dasselbe auf 53 621 584 *M.*

Bezüglich der Verkehrsverhältnisse spricht sich der Bericht wie folgt aus: „Der Personenverkehr hat im abgelaufenen Betriebsjahre gegen 1880/81 eine nicht unbedeutende Mehrfrequenz und Mehreinnahme, sowohl im Localverkehre, als in den directen und Durchgangsverkehren aufzuweisen, die insofern besonders beachtenswerth erscheinen, als sie wesentlich durch die verstärkte Benutzung der beiden ersten Wagenclassen herbeigeführt sind. Der Gepäckverkehr zeigt gegen das Vorjahr eine Abnahme, die jedoch darin ihre Erklärung findet, dass die Erträgnisse der im Abonnement beförderten Milchsendungen früher dem Gepäckverkehr zugerechnet wurden, während diese Sendungen jetzt, entsprechend den tarifarischen Vorschriften, als Eilgut classificiren. Dagegen hat der Güterverkehr, sowohl in Rücksicht auf das Transportquantum, als auf den Ertrag, erheblich zugenommen. Die Zunahme ist um so bedeutsamer, als sie die sämmtlichen Arten der Güterbeförderung betrifft, und nicht sowohl dem plötzlichen Aufschwung einzelner Geschäftszweige, als vielmehr der gleichmässigen Wiederbelebung und Steigerung der allgemeinen Geschäftsthätigkeit zu verdanken ist. Nur der Viehverkehr erweist, in Folge der in dem Hauptexportgebiete Oesterreich aufgetretenen Seuchen und der dadurch für mehrere Monate herbeigeführten Unmöglichkeit der Ausfuhr nach Frankreich, einen nicht unerheblichen Einnahmeausfall."

Speciell auf die einzelnen Verkehrszweige übergehend, weist der Personenverkehr eine Gesammtfrequenz von 10 719 359 Personen auf, was gegen das Vorjahr mit nur 10 093 027 Personen eine Zunahme um 626 332 Personen = 6,2 pCt. ergiebt. Nach den einzelnen Wagenclassen vertheilt sich die Gesammtfrequenz auf die I. Classe mit 254 843 Personen = 2,38 pCt. (+ 29 723 Personen gegen das Vorjahr), auf die II. Classe mit 1 901 638 Personen = 17,74 pCt. (+ 142 809 Personen), auf die III. Classe mit 8 287 812 Personen = 77,32 pCt. (+ 432 168 Personen) und auf Militärpersonen 275 066 = 2,56 pCt. (+ 21 632). Die Anzahl der beförderten Personen vertheilt sich: a) auf den Localverkehr mit 8 657 861 = 80,77 pCt. (in 1880/81 8 159 005 Personen = 80,84 pCt.); b) auf die directen Verkehre mit 2 013 938 Personen = 18,79 pCt. (1 888 673 Personen = 18,71 pCt.) und c) auf den Durchgangsverkehr mit 47 560 Personen = 0,44 pCt. (45 349 Personen = 0,45 pCt.). — Die Einnahme aus dem Personenverkehr beziffert sich auf insgesammt 9 604 988 ℳ, mithin gegen das Vorjahr mit 8 953 748 ℳ ein Mehr von 651 239 ℳ = 7,3 pCt. Von derselben entfallen auf die I. Classe 1 133 435 ℳ oder 120 394 ℳ mehr gegen das Vorjahr, auf die II. Classe 2 943 515 ℳ oder 282 331 ℳ mehr, auf die III. Classe 5 326 876 ℳ oder 230 521 ℳ mehr und auf Militärpersonen 201 160 ℳ oder 17 993 ℳ mehr. Durchschnittlich hat jede Person zurückgelegt bezw. an Fahrgeld entrichtet: I. Classe 54,71 km bezw. 4,44 ℳ (im Vorjahre 55,39 km bezw. 4,50 ℳ); II. Classe 30,48 km bezw. 1,54 ℳ (29 km bezw. 1,51 ℳ); III. Classe 22,52 km bezw. 0,642 ℳ (23,14 km bezw. 0,648 ℳ) und Militärpersonen 51,06 km bezw. 0,73 ℳ (51,07 km bezw. 0,72 ℳ); im Durchschnitt aller Classen entrichtete jede Person 0,8960 ℳ gegen 0,8874 ℳ im Vorjahre. Die Frequenz und der Ertrag der Schnellzüge war in I. Classe 123 943 Personen und 806 034 ℳ (in 1880/81 116 974 Personen und 747 125 ℳ), in II. Classe 454 236 Personen und 1 577 015 ℳ (385 520 Personen und 1 345 040 ℳ) und in III. Classe 204 336 Personen und 290 002 ℳ (120 376 Personen und 154 747 ℳ) oder zusammen 782 515 Personen und 2 673 052 ℳ (622 870 Personen und 2 246 913 ℳ).

An Passagiergepäck wurden expedirt 25 319 280 kg und hierfür 601 178 ℳ vereinnahmt; im Vorjahre betrugen das Transportquantum 27 624 480 kg und die Einnahme hieraus 614 604 ℳ, sonach im vorliegenden Berichtsjahre 2 305 200 kg und 13 425 ℳ weniger. Jede beförderte Person, excl. des Militärs, zahlte durchschnittlich an Gepäckfracht 5,61 ₰ gegen 6,25 ₰ im Vorjahre.

Die Ergebnisse des Güterverkehrs, einschliesslich des Transportes von Pferden, Vieh und Fahrzeugen, stellen sich wie folgt: Befördert wurden: an Eil- und Expressgut 39 069 t mit einem Ertrage von 767 443 ℳ (1880/81 33 651 t und 681 916 ℳ), an Stückgut 341 876 t mit 3 469 291 ℳ (333 479 t mit 3 363 192 ℳ), an Gütern der Classe A I 119 315 t und 913 108 ℳ (107 218 t und 800 529 ℳ), an Gütern der Classe B 230 964 t und 1 606 392 ℳ (227 427 t und 1 516 079 ℳ), an Gütern der Classe A 2 242 281 t und 1 157 655 ℳ (227 154 t und 1 112 907 ℳ), an Gütern des Specialtarifs I 452 239 t und 2 497 610 ℳ (450 766 t und 2 524 736 ℳ), an Gütern des Specialtarifs II 581 159 t und 2 082 706 ℳ (502 942 t und 1 808 781 ℳ), an Gütern des Specialtarifs III 2 637 710 t und 5 659 819 ℳ (2 207 932 t und 4 906 727 ℳ), an Steinkohlen 3 022 428 t und 9 485 006 ℳ (2 682 980 t und 9 118 760 ℳ), an Baugut in gewöhnlichen Zügen 115 900 t und 166 015 ℳ (105 122 t und 137 689 ℳ), sowie an Militärgut 3 263 t mit 31 635 ℳ Ertrag (3 234 t und 34 378 ℳ). Ferner wurden noch 585 373 t Betriebs-Dienstgut kostenfrei befördert gegen 505 661 t im Vorjahre. Ebenso wurden vereinnahmt: aus dem Transport von Fahrzeugen mit Personenzügen 824 ℳ (in 1880/81 2 211 ℳ), aus Postgut 43 722 ℳ (39 694 ℳ), aus dem Transport von Fahrzeugen mit Güterzügen 53 849 ℳ (42 151 ℳ), aus dem Transport von Baugut mit Arbeitszügen 210 663 ℳ (110 324 ℳ), aus dem Transport von Leichen 11 967 ℳ (10 455 ℳ), aus dem Viehtransporte incl. Pferde 509 636 ℳ (554 939 ℳ), sowie an Nebenerträgen und zwar: für Werth- und Lieferfrist-Versicherung 50 545 ℳ (48 808 ℳ) und für Provision, Lagergeld etc. 580 364 ℳ (643 493 ℳ). Mit Hinzurechnung des kostenfrei beförderten Betriebs-Dienstgutes beträgt das Gesammt-Transportquantum 8 371 577 t und die Einnahmen hieraus 29 298 259 ℳ gegen das Vorjahr mit 7 387 566 t und 27 457 778 ℳ Ertrag. Abzüglich des kostenfrei beförderten Gutes stellt sich das Transportquantum auf 7 786 204 t gegen 6 881 905 t, mithin heuer 904 299 t mehr. Die Einnahme weist eine Zunahme von 1 840 480 ℳ aus. Unter Nichtberücksichtigung des Betriebs-Dienstgutes entfallen von den beförderten Gewichtsmassen auf den Binnenverkehr 26,37 pCt. (in 1880/81 27,48 pCt.) und auf die directen Verkehre 73,63 pCt. (72,52 pCt.), sowie von dem Gesammtertrage auf den ersteren 29,62 pCt. (31,06 pCt.) und auf die directen Verkehre 70,38 pCt. (68,94 pCt.). Im Durchschnitt aller Classen beträgt das Frachtaufkommen pro Tonne 3,60 ℳ gegen 3,81 ℳ im Vorjahre. Auf einen Kilometer Bahnlänge wurden durchschnittlich befördert (incl. Dienstgut) in gewöhnlichen Zügen 6 212 627 kg gegen 5 645 958 kg in 1880/81 und hieraus eingenommen 21 743 ℳ gegen 20 985 ℳ auf beiden Bahnstrecken zusammen; auf den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen allein stellt sich die Einnahme auf 21 397 ℳ (20 874 ℳ) und auf der Wilhelm-Luxemburgbahn allein auf 24 063 ℳ (21 705 ℳ). (Schluss folgt.)

Bayerische Correspondenz.

Elektrische Zugbeleuchtung. Während der elektrotechnischen Ausstellung zu München machten die Mitglieder der 8. Prüfungscommission Extrafahrten vom Münchener Centralbahnhof und zwar am 4. October über Grosshesselohe nach Deisenhofen, am 7. October nach Pasing und am 8. October nach Starnberg, und zwar um die Wirkung der sogenannten Schuckert'schen Locomotivlampe und die Möglichkeit einer elektrischen Beleuchtung der Eisenbahnwaggons zu erproben. Sieben Waggons waren mit Edison-Glühlichtern beleuchtet, für welche eine in einem Güterwagen aufgestellte vierpferdekräftige Schuckert'sche Maschine den erforderlichen elektrischen Strom lieferte; einige andere Waggons waren mit Gas beleuchtet; anfänglich war das Edisonlicht entschieden schöner; im Laufe der Fahrt trat in der Maschine eine kleine Störung ein, welche die Heizung der Maschine und damit auch die Stärke des Lichtes beeinträchtigte; auch unter diesen Umständen aber fiel der Vergleich, den man in der Station Planegg von dem „elektrischen Zuge" aus mit dem kreuzenden Weilheim-Münchener Postzug zwischen Gas- und elektrischer Beleuchtung der Waggons ziehen konnte, zu Gunsten der letzteren aus; es muss dabei bemerkt werden, dass in den Glasscheiben, die sonst zur Aufnahme der Gasflamme dienen, ebenfalls nur ein Edison-Glühlicht eingeschaltet war. Einen geradezu pompösen Anblick aber gewährte die Wirkung der Schuckert'schen Locomotivlampe schon während der Fahrt, wenn man aus den Waggonfenstern hinausschaute. — Die Locomotivlampe besteht aus einem 4 000 Kerzen starken Bogenlicht, welches an der Stirnseite der Locomotive, an der Stelle, die sonst die mittlere Signallaterne einnimmt, angebracht und in einen sechseckigen Gasreflector gefasst ist; dieses Licht wird durch den überschüssigen Dampf der Locomotive selbst gespeist; eine stärkere Heizung der Locomotive ist nicht nothwendig, der überschüssige Dampf wird durch Röhren aus dem Dampfkessel der Locomotive in eine ihrem äusserlichen Umfange nach kleine, zwischen dem Kamin und dem sog. Dome aufgestellte 4 cylindrige Dynamomaschine geleitet und von hier der Strom in Drähten nach der Lampe; die hierbei verbrauchte Arbeit entspricht etwa 1½ Pferdekräften. Der Lichteffect der so gespeisten und so angebrachten Lampe ist nun ein ganz überraschender. Schon während der Fahrt bietet sich dem Passagier, wenn er sich zum Fenster hinausbiegt, ein prächtiger Anblick; die Lampe sendet nach beiden Seiten des Bahnkörpers einen matten, ziemlich weit ausgreifenden Strahl, so dass man die Stationsgebäude, die Bahnwärterhäuschen, die Telegraphenstangen, die Bahntafeln etc. schon von der Ferne auf das Deutlichste wahrnimmt; bei Curven vermag man auch schon vom Waggonfenster aus den Bahnkörper auf eine ansehnliche Strecke voraus zu überblicken. Ganz brillant war daher der Lichteffect, welcher sich bei der Einfahrt in den Starnberger Bahnhof, zu welchem die Bahn bekanntlich in grossen Bogen gelangt, darbot; das Stationsgebäude sah man vom Waggonfenster aus taghell beleuchtet, ebenso erstrahlte das alte Schloss im elektrischen Glanze. Ein wahrhaft zauberhaftes Bild! Man stieg in Starnberg aus und nahm vor der Locomotivlampe Position, um den Anblick unbegrenzt geniessen zu können. Die Locomotive fuhr zurück, wurde gedreht und fuhr nun, die Stirn- und Lichtseite den Zuschauern zugekehrt, in der Richtung nach Possenhofen. Der Bahnkörper war taghell beleuchtet; mit einem Male sieht man die Badehütten und theilweise auch die Villen am westlichen Seeufer bis hinauf gegen Niederpocking in magischer Beleuchtung; durch eine besondere Vorrichtung ist es nämlich möglich, die Lampe beliebig nach rechts oder links zu drehen und damit

das Licht nach einer beliebigen Seite hin zu wenden. Man war in Starnberg etwa um 7 Uhr Abends angelangt; nachdem die Theilnehmer, hierunter befanden sich auch die Minister Frhr. v. Crailsheim, Frhr. v. Feilitzsch und v. Riedel, Ministerialrath von Oswald, Generaldirector von Hocheder u. s. w., sich restaurirt hatten, fuhr der Zug um 8 Uhr Abends wieder nach München zurück. In Planegg, von welcher Station ab das Bahngeleise gegen Starnberg zu in ziemlich gerader Richtung verläuft, wurde Halt gemacht, um zu erproben, auf welche Entfernung die Schuckert'sche Locomotivlampe wirkt. Die Locomotive fuhr um 21 Telegraphenstangen, also etwa 800 m, zurück. Bei einer Entfernung der Locomotive von 500 m ab Station Planegg konnte man hier noch ganz wohl ein Zeitungsblatt lesen, wenn man sich mit dem Rücken gegen das elektrische Licht stellte; den Bahnkörper sah man auf die ganze Entfernung von 800 m taghell beleuchtet vor sich liegen. Die „Versuchsfahrt" hat demnach in jeder Richtung den gehegten Erwartungen entsprochen. Den Versuchen wohnten auch wegen der Wichtigkeit derselben, namentlich für den Bahnbetrieb im Kriegsfalle, im speciellen Auftrage der Kriegsverwaltung einige Officiere vom Geniecorps bei.

Directe Schnellzugs-Verbindung zwischen Frankfurt a. M. und Italien via Gotthard.

Der am 15. October in Kraft getretene Winterfahrplan hat folgende directe Schnellzugs-Verbindungen zwischen Frankfurt a. M. (Main-Neckarbahn) und Italien via Gotthardbahn. Schnellzug No. 5, I. und II. Classe führend, fährt in Frankfurt a. M. 11,40 Vorm. ab und fährt via Heidelberg-Basel-Luzern-Chiasso nach Mailand, welche Station er am anderen Tage (8,6 Vorm.) erreicht. Von hier aus besteht Anschluss nach Venedig (Ankunft 7,10 Abends), Genua (12,46 Mittags), Florenz (9,20 Abends), Rom (5,35 Vorm.), Neapel (12,35 Mittags). — Schnellzug No. 9, I. und II. Classe von Frankfurt a. M. bis Basel, auch III. Classe führend, verlässt Frankfurt a. M. 9,35 Abends und erreicht auf demselben Wege Mailand 7,41 am Abend des nächsten Tages. Weitere directe Anschlüsse und deren Ankunftszeiten nach Venedig 5,15 Vorm., Genua 12 Nachts, Florenz 7,15 Vorm., Rom 1,25 Nachm., Neapel 11 Abends. Die Billetpreise ab Frankfurt a. M. betragen in I. resp. II. Classe nach: Heidelberg 7,35 resp. 4,90 *M.*, Basel 30,80 resp. 21,40 *M.*, Luzern 39,35 resp. 27,40 *M.*, Chiasso 64 resp. 44,65 *M.*, Mailand 78,40 resp. 57.60 *M.*, Venedig 105,10 resp. 76,30 *M.*, Genua 94,70 resp. 69,10 *M.*, Florenz 113,50 resp. 82,20 *M.*, Rom 144,20 resp. 103,50 *M.*, Neapel 171,80 resp. 122,40 *M.* Die directen Billets nach und von Italien haben 10 Tage Gültigkeit und wird 25 kg Freigepäck bis Chiasso (Endstation der Gotthardbahn) gewährt, auf den Italienischen Bahnen wird kein Freigepäck gewährt. Für Chiasso bestehen auch Retourbillete (Preis ab Frankfurt a. M. I. Classe 104,25 *M.*, II. Classe 74,75 *M.*, III. Classe 52,40 *M.*) mit einer Gültigkeitsdauer von 15 Tagen, welche bei Lösung eines Rundreise-Billets ab Chiasso auf 45 Tage erstreckt wird. Directe Wagen verkehren zwischen Frankfurt a. M. und Basel und zwischen Mailand und Basel in den Nachtzügen, Schlafwagen zwischen Frankfurt a. M. und Basel. In Heidelberg sollen die etwa verspätet eintreffenden Züge nach und von Italien unbedingt abgewartet werden.

Bahneröffnungen im Directionsbezirk Bromberg.

Am 1. November d. Js. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg die dem Eisenbahn-Betriebsamt Thorn unterstellte, 38,3 km lange Bahnstrecke Culmsee-Graudenz, Fortsetzung der Bahnstrecke Thorn-Culmsee, mit den Zwischenstationen Wrotzlawken, Kornatowo, Gottersfeld und Mischke dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

An demselben Tage wird von der im Bau begriffenen Bahnlinie Güldenboden-Mohrungen-Allenstein die ca. 42 km lange, dem Eisenbahn-Betriebsamt Danzig unterstellte Theilstrecke Güldenboden-Mohrungen mit den Zwischenstationen Pr. Holland, Grünhagen, Maldeuten und Bestendorf gleichfalls für Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Italienische Correspondenz.

Eisenbahnconferenz. Am 8. October cr. trat in Rom die dritte allgemeine Conferenz zusammen zur Berathung der Normen für den Italienisch-Deutschen Verbandsverkehr via Gotthard und via Brenner. Ausser den Directoren der Oberitalienischen und der Römischen Bahnen, den Comm. Massa und Bertina, nahmen an dieser Conferenz Theil die Herren Breithaupt, Zingg, Dr. Escher, Hensler, Packeny, Mathaus, Böhme und Weizsäcker als Vertreter der Eisenbahnen von Elsass-Lothringen, der Schweiz, der Oesterreichischen Südbahn, der Rheinischen, Bayerischen, Württembergischen und Badischen Bahnen. Ausser den Genannten waren noch verschiedene Directoren und Oberbeamte der Oesterreichischen und Italienischen Bahnen zugegen. Es wurde die Annahme eines einheitlichen Statuts für die Verbände der Gotthard- und der Brennerroute berathen und angenommen. Unter den wichtigeren Bestimmungen ist zu erwähnen, dass bei Wagen von 12 bis 14 t Tragkraft der für Ladungen von 10 t festgestellte Tarifsatz nach dem wirklichen Gewicht in Rechnung gestellt werden soll und nicht, wie bisher, nach der Tragkraft des Wagens. Ferner sollen nach dem von den Italienischen Bahnen bereits in der zweiten, im März 1881 in Berlin stattgehabten Conferenz gestellten Antrage für die Italienische oder Oesterreichisch-Deutsche Strecke via Brenner resp. Schweizerisch-Deutsche via Gotthard immer diejenigen Tarife zur Anwendung kommen, welche nach dem directen Tarif sich als die günstigsten für den Verkehr erweisen, d. h. dass die Italienischen Tarife nach dem allgemeinen oder dem Streckentarif mit dem ausländischen Tarif combinirt werden können zu einem Specialtarif und ebenso umgekehrt, wenn sich daraus ein geringerer Satz ergiebt, als der des allgemeinen Tarifs oder des Specialtarifs für die ganze Strecke.

Am 10. October wurden die Arbeiten der Conferenz beendet; am Abend desselben Tages gaben die Italienischen Bahnen den Conferenzmitgliedern ein glänzendes Abschiedssouper, bei welchem auch der Minister der öffentlichen Arbeiten, Sign. Baccarini, erschien. Getoastet wurde besonders auf die gedeihliche Weiterentwickelung der guten Beziehungen zwischen Italien einerseits und Deutschland und Oesterreich andererseits.

Ueberschwemmung. Noch immer treten neue Schäden an Bauwerken etc. in Folge der Ueberschwemmungen auf. So stürzte am 9. October ein Pfeiler der auf der Linie Modena-Mantua über den Po führenden Brücke ein. Schon am 8. October war der Verkehr über die Brücke eingestellt worden, da sich an den beweglichen Auflagern starke Verschiebungen zeigten; der Personenverkehr wurde durch Umsteigen und Passiren der Brücke zu Fuss vermittelt. Am 9. October stürzte der Pfeiler in der Längsrichtung der Brücke um und verschwand in dem Strome. Die in Folge dessen auf eine Spannweite von 120 m frei hängende Brücke zeigte nur eine geringe Durchbiegung und einzelne Beschädigungen und Deformationen in den Verstrebungen der Träger. Die Pfeiler haben eine rechteckige, durch 2 Halbkreise geschlossene Grundform und sind 3,30 m breit und 9 m lang. Die Höhe des eingestürzten wie die der übrigen Pfeiler betrug resp. beträgt ca. 30 m. Die Brücke ist in den Jahren 1873 und 1874 von der Gesellschaft der Eisenbahn Modena-Mantua gebaut und soll durchaus solid ausgeführt sein. Behufs Wiederherstellung des Verkehrs hat die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen zunächst mit der Italienischen Industriegesellschaft (Impresa industriale Italiana) in Neapel einen Vertrag wegen baldigster Herstellung zweier Holzgerüste zur provisorischen Unterstützung der Brücke abgeschlossen; derselben Gesellschaft wird wahrscheinlich auch die Wiederherstellung des Pfeilers übertragen werden.

Die Brücke über den Brenta bei Padua ist wieder hergestellt und verkehren seit dem 17. October wieder die Züge über dieselbe, so dass nunmehr die Unterbrechung des Verkehrs auf der Linie Mailand-Venedig vollständig beseitigt ist.

Eisenbahn Novara-Pino. Die in der Linie Novara-Pino erbaute Brücke über den Ticino bei Sesto-Calende ist am 18. October cr. auf ihre Festigkeit geprüft und als in jeder Hinsicht solid construirt befunden worden. Diese Brücke, welche ausser zwei Eisenbahngeleisen auch die Landstrasse nach dem Simplon trägt, hat drei Oeffnungen, deren mittlere 99 m von Mitte zu Mitte Pfeiler misst, während die beiden äusseren Oeffnungen je 80 m weit sind. Es zählt diese Brücke also hinsichtlich ihrer Spannweiten zu den bedeutendsten in Europa.

Französische Correspondenz.

Bahn im Sénégalgebiet. Die Französische Regierung hat am 29. Juni cr. der Baugesellschaft von Batignolles Concession ertheilt für eine Bahn von 1 m Spurweite von Dakar über Rufisque, Thiès, Kelle, Kebemar, Longa (Königreich Kamor) und M'Pal. Der Staat garantirt einen jährlichen Minimalertrag von 1 154 Frcs. pro Kilometer in Betrieb und gewährt einen Bauvorschuss von 12 680 000 Frcs. Die Concessionärin muss dagegen zur Ausführung der ersten Arbeiten etc. die Baareinzahlung auf einen Minimal-Actienbetrag von 5 000 000 Frcs. nachweisen.

Die Concession enthält u. A. eine umfangreiche Specification der Maximal-Personenfahrgelder und Güterfrachten und die sonstigen Transportbedingungen.

Gerichtliche Entscheidung. Der Cassations-Gerichtshof in Lyon entschied — unter Verwerfung eines im entgegengesetzten Sinne ergangenen Urtels I. Instanz — dass die Eisenbahnen nach den bestehenden Reglements- etc. Bestimmungen Eilgüter binnen 2 Stunden nach Ankunft auf der Bestimmungsstation dem Adressaten auf dem Bahnhofe zur Abnahme bereitstellen müssen, dagegen zur Avisirung nicht verpflichtet sind.

Rechtsfall, betreffend das Verhältniss des Bauherrn zum Unteraccordanten.

R. und B. hatten beim Bau der Eisenbahnlinie Redingen-Remilly die Ausführung des sechsten Looses übernommen, H. R. aber das zweite Loos. Am 21. December 1875 kam zwischen R. und B. einerseits und H. R. andererseits ein Vertrag zu Stande, nach welchem die ersteren an Stelle des H. R. die Ausführung

eines Theiles von Loos 2 übernahmen und zwar unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die Bedingungen, denen sich H. R. der Kaiserlichen Generaldirection gegenüber unterworfen hatte. — In dem besagten Vertrage blieb die Stelle, an welcher die in Unteraccord übernommene Strecke bezeichnet werden sollte, unausgefüllt. — Im Januar 1877 übernahm die Verwaltung der Reichseisenbahnen den Bau des dem H. R. übertragenen Looses, da dieser seinen Verpflichtungen nicht nachkommen konnte, gemäss Art. 8 der Accordbedingungen auf Rechnung desselben in Regie. Am 20. April 1877 kündigte sie ihm auch förmlich den Vertrag. Trotzdem arbeiteten R. und B auf ihrer Strecke noch bis in den Mai 1877 und stellten dann die Arbeiten ein. — Auf Grund einer Bestimmung im Art. 8 der Bedingungen, welche lautet: „Macht die Generaldirection von dem einen oder anderen Rechte Gebrauch (die Arbeit weiter in Accord zu geben oder in Regie zu übernehmen), so ist der erste Unternehmer verpflichtet, ihr sämmtliche Materialienbestände, Geräthschaften, Transportmittel etc. zur Verfügung zu stellen", setzte sich die Verwaltung in Besitz des sämmtlichen Bau- und Arbeitsmaterials, mit welchem R. und B. an fraglicher Stelle gearbeitet hatten. — Am 23. Juni 1877 liessen R. und B. der Verwaltung durch Gerichtsvollzieheract ein Verzeichniss dieses als ihr Eigenthum bezeichneten Materials zustellen, in welchem sie den Gesammtwerth desselben auf 73 456 *M.* schätzten, mit der Aufforderung, binnen drei Tagen ihnen dasselbe auszuliefern, widrigenfalls sie Klage erheben würden. Durch Schreiben vom 21. Juli erklärte sich die Verwaltung, indem sie behauptete, aus dem Vertrage mit H. R. zur Besitzergreifung fraglichen Materials berechtigt zu sein, bereit, für die Benutzung desselben eine angemessene Entschädigung zu gewähren. Die Verhandlungen hierüber blieben indess fruchtlos. — Am 19. October 1877 erhoben R.-B. Klage vor dem Landgerichte zu Metz auf Zahlung einer Hauptsumme von 74 384 *M.* als Werth der Materialien und eines Schadensersatzes von 30 000 *M.* H. R. intervenirte, indem er Abweisung dieser Klage beantragte und geltend machte, dass Kläger die ihm gegenüber übernommenen Vertragspflichten nicht erfüllt habe. Die Generaldirection trat als Garantieklägerin gegen H R. auf. — Durch Urtheil vom 13. März 1878 liess das Landgericht den Intervenienten H. R. zum Beweise darüber zu, dass die Hauptkläger den Bau der f r a g l i c h e n Strecke als Unteraccordanten von ihm übernommen haben, weil nach allgemeinen Gesichtspunkten die Bahnverwaltung nicht befugt gewesen wäre, sich der den Hauptklägern gehörigen und in deren Besitze befundenen Materialien zu bemächtigen, H. R. jedoch geltend mache, dieselben seien zufolge des mit ihm abgeschlossenen Unteraccords verpflichtet gewesen, sich dies gefallen zu lassen, weshalb er zu besagtem Beweise zuzulassen sei. — Nach erhobener Beweisaufnahme wies es durch Urtheil vom 4. November 1878 die Hauptklage ab und erklärte die Garantieklage für gegenstandslos. — Gegen dieses Urtheil legten R. und B. Berufung ein, wogegen die Bahnverwaltung Verwerfung der Berufung beantragte und event. ihren Garantieantrag gegen H. R. wiederholte, letzterer aber die Verwerfung der Berufung und der Garantieklage beantragte. — Das Ober-Landesgericht zu Colmar verurtheilte hiernächst am 9. April 1881 die Hauptbeklagte, binnen drei Monaten den Hauptklägern über die mit deren Material und auf deren Kosten und Gefahr ausgeführten Arbeiten nach Massgabe und auf Grundlage des mit H. R. abgeschlossenen Vertrages Rechnung zu legen und behielt weitere Entscheidung in der Haupt- und Garantieklage vor. — Gegen dieses Urtheil (dessen Begründung wir hier übergehen) erhob die Kaiserliche Generaldirection unterm 18. Januar 1882 den Cassationsrecurs, indem sie rügte, es seien Art. 7 des Gesetzes vom 20. April 1810 sowie die Art. 1108, 1134, 1135, 1165, 1271 bis 1279, 1689 und 1690 B.-G.-B.'s verletzt, indem die thatsächlichen Feststellungen des Berufungsrichters nicht genügten, um ein selbstständiges Vertragsverhältniss zwischen R.-B. und der Bahnverwaltung zu begründen oder sie als Rechtsnachfolger des H. R. zu betrachten. Aus den E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n: „In Erwägung zur S a c h e, dass die erhobene Klage nicht auf ein zwischen den Klägern und der Bahnverwaltung bestehendes Vertragsverhältniss, sondern nur auf die Behauptung gestützt war, die Beklagte habe sich die Materialbestände, Geräthschaften, Transportmittel etc. der Kläger widerrechtlich zugeeignet, weshalb auch nur Ersatz des Werthes dieser Gegenstände nebst Schadenersatz begehrt wurde; dass auch in der Berufungsinstanz, soweit aus dem Thatbestande des Berufungsurtheils zu ersehen ist, die Klagebegründung nicht geändert wurde, daher das Ober-Landesgericht, indem es ein directes Vertragsverhältniss zwischen den Klägern und der Bahnverwaltung annahm und auf Grund desselben diese zur Rechnungsstellung über die mit dem Material der Kläger ausgeführten Arbeiten verurtheilte, einen Klagegrund unterlegte, der nicht geltend gemacht war und der, wäre er geltend gemacht worden, nach Art. 464 Code de proced. als unzulässig hätte bestritten werden können; — dass übrigens die Erwägungen, auf Grund deren das Ober-Landesgericht dazu gelangte, besagtes Vertragsverhältniss anzunehmen, als nicht zutreffend erscheinen: In Erwägung nämlich, dass dasselbe seine Feststellung, die Bahnverwaltung habe die Kläger als Unternehmer an Stelle des H. R. angenommen, zunächst auf die Erwägung zu gründen sucht, dieselbe habe in Kenntniss des zwischen den Klägern und H. R. geschlossenen Unteraccords es stillschweigend gebilligt, dass Kläger die Arbeiten an der fraglichen Strecke im Januar 1876 begonnen und bis Mai 1877 fortsetzten; dass jedoch die Bahnverwaltung weder Interesse noch das Recht hatte, zu verhindern, dass H. R. die von ihm übernommenen Arbeiten durch Dritte, sei es Beauftragte oder Unteraccordanten, ausführen liess, also nicht abzusehen ist, wie in dem blossen Dulden der Ausführung der Arbeiten durch die Kläger sich der Willen, einen Vertrag mit diesen abzuschliessen, bekunden solle, namentlich da das Gesuch der Kläger, sie als Hauptaccordanten anzunehmen, abgelehnt, also der gegentheilige Willen ausdrücklich erklärt worden war; — dass, wenn schon im Allgemeinen aus dem blossen Stillschweigen oder Dulden der Wille, sich zu verpflichten, nur gefolgert werden darf, falls besondere Umstände vorliegen, welche ein Erklären, Protestiren zur Pflicht machen; — dass aus gleichem Grunde auch der weiter betonte Umstand, dass die Bahnverwaltung die Fortsetzung der Arbeiten durch die Kläger noch duldete, als H. R. bereits seine Arbeiten eingestellt hatte, ohne Belang erscheinen muss, da es für die Bahnverwaltung facultativ war, ob sie die Arbeiten sofort ganz oder nur theilweise in Regie übernehmen wollte; — dass, was endlich die Erwägung anbelangt, die Bahnverwaltung habe das ganze Material behufs Vollendung der Arbeiten zurückbehalten, wozu sie nur bei Annahme der Hauptkläger als Unternehmer an Stelle des H. R. berechtigt gewesen wäre, dahingestellt bleiben kann, ob nicht die letztere Ansicht an sich rechtsirrthümlich ist, insofern die fragliche Berechtigung sich schon aus § 8 des mit H. R. abgeschlossenen Hauptaccords in Verbindung mit den Bestimmungen des Unteroraccords (nach Art. 1121 u. 1166 B.-G.-B.) herleiten liess, da jedenfalls aus fraglicher Handlung der Bahnverwaltung der Wille derselben, einen Vertrag mit den Klägern zu schliessen, nicht gefolgert werden konnte, wenn sie, wie sie behauptet, der Ansicht war, zu derselben auf Grund ihres mit H. R. abgeschlossenen Vertrages berechtigt zu sein; — in Erwägung, dass zwar in Frage kommen könne, ob nicht die Bahn-Verwaltung bei vorliegenden Umständen, wo sie darüber, dass nicht H. R., sondern die Kläger Eigenthümer des von ihr in Benutzung genommenen Arbeitsgeräthes waren, nicht in Zweifel sein konnte, verpflichtet gewesen sei, dieses Geräthe nach geendetem Gebrauche an die Kläger zurückzugeben und dementsprechend auch diesen über den Verbleib desselben Rechenschaft zu geben;" dass jedoch hiermit die angefochtene Entscheidung nicht aufrecht erhalten werden könnte, weil 1. fragliche Erwägung auf die Baumaterialien, welche die Bahnverwaltung vertragsmässig zu verwenden befugt war, keine Anwendung finden könnte, und 2. aus derselben nicht folgen würde, dass Beklagte über die Arbeiten, die sie an Stelle der Kläger ausgeführt, Rechnung zu legen hatte, eine Entscheidung, welche mit dem primären, blos auf Ersatz des Werthes des Bau- und Arbeitsmaterials und Schadenersatz wegen Entzugs desselben gerichteten Begehren überhaupt nicht in Einklang zu bringen ist; dass daher die Entscheidung zu cassiren und den Cassationsbeklagten, die beide den Recurs bestritten haben, die Kosten der Cassationsinstanz aufzuerlegen sind. (Erk. d. II. Sen. des Reichsgerichts vom 30. Juni 1882 in S. der General-Direction der Eisenbahnen wider B. u. Gen. Rep. 6./182; Dr. Puchelt u. Duy, Jur. Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Bd. VII S. 394 ff.)

Das Patent-Anwaltswesen.

Wie wir bereits in voriger Nummer (S. 1057) andeuteten, macht sich in technischen und gewerblichen Kreisen neuerdings bei uns wie in England eine Bewegung bemerkbar, die dahin geht, das Patent-Anwaltswesen einer Regulirung durch die Gesetzgebung zu unterziehen, um eine grössere Regelmässigkeit in dem Gewerbebetrieb dieser Institute und eine grössere Sicherheit des dieselben benutzenden Publikums herbeizuführen. Aus diesem Grunde hat der „Berliner Verein der Patentanwalte" den Entwurf einer Patent-Anwaltsordnung berathen, welcher von der Ansicht ausgeht, dass die Besorgung von Patenten gesetzlich geregelt werden müsse. Dazu wird vorgeschlagen, dass der Patent-Anwaltsaspirant eine Prüfung bestehe und 5 Jahre practisch thätig sei. Die Prüfung soll durch das Patentamt geschehen. Nicht selbstständige Leute, selbst Directoren, Oberingenieure, Chemiker u. s. w. in Diensten Anderer, sowie Bescholtene sollen nicht zugelassen werden. Auch „ehrengerichtliche" Verurtheilungen sollen diese Folge haben. Der Patentanwalt soll eine Art Amtseid leisten, dass er seine Pflichten gewissenhaft erfüllen wolle. Jede Aenderung des Wohnsitzes muss dem Patentamt angezeigt werden. Der Patentanwalt darf nicht auch die Gegenpartei vertreten und soll sich „der Achtung würdig zeigen, die sein Beruf erfordert". Vertretung von Ausländern soll nur durch Patentanwalte stattfinden. Bei Zulassung von Patentanwalten ist die Anwaltkammer gutachtlich zu hören. Diese letztere hat ihren Sitz in Berlin. Das Ehrengericht spielt auch hier eine grosse Rolle. Die Strafen desselben sind: die

Warnung, der Verweis, Geldstrafen und die Ausschliessung. Bei den massenhaften sogenannten Patentanwalt-Bureaus u. s. w., die neuerdings wie Pilze nach einem Regen emporschiessen, dürfte es in der That wohl geboten erscheinen, hier zur Sicherung des Publikums von gesetzgeberischer Seite mit fester Hand einzugreifen.

Kursbücher.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. 1882. Ausgabe No. VII. — October-November. — Winterfahrpläne 1882/83. — Berlin. Julius Springer. Preis 2 *M.*

Ausser den im Winter regelmässig eintretenden durch Verlegung, bezw. Verringerung der Eisenbahnzüge nach und von Gebirgsorten und Bädern hervorgerufenen Aenderungen ist eine wesentliche Verschiebung in den Deutschen Eisenbahnzügen auch dadurch entstanden, dass die Schnellzüge Berlin-Magdeburg-Holzminden-Aachen statt des alten Weges über Scherfede-Arnsberg denjenigen über Altenbeken-Paderborn-Soest einschlagen; dass ferner der letzte Abend-Courierzug aus Berlin nach Magdeburg-Aachen (mit den wichtigen Anschlüssen nach Paris, London, Madrid, Lissabon, Frankfurt a/M., Basel, Rom) 40 Minuten später abfährt und dadurch in den Stand gesetzt wird, die mit dem Schnellzuge aus Breslau eintreffenden Anschlüsse aus Odessa, Bukarest, Constantinopel etc. aufzunehmen.

Die über die Berliner Stadtbahn führenden Eisenbahnverbindungen des Ostens mit dem Westen sind jetzt so geregelt, dass sowohl Morgens, wie Abends die von Osten eintreffenden Schnellzüge (aus Breslau und Königsberg i/Pr.) bequemen Anschluss an die nach Westen (Köln, Aachen) sowie nach Frankfurt a/M. und Hamburg abgehenden Schnellzüge gewähren und umgekehrt.

Eine klare Uebersicht über das Ineinandergreifen der in Berlin ankommenden und abgehenden Eisenbahnzüge gewährt die in der neuen Kursbuch-Ausgabe unter No. 726 gegebene chronologische Zusammenstellung der auf sämmtlichen Bahnhöfen Berlins ankommenden und abgehenden Züge. Diese Zusammenstellung hilft auch über die Schwierigkeiten hinweg, die dadurch entstehen, dass für dasselbe Reiseziel bei einigen Zügen die Bahnhöfe der Berliner Stadtbahn, bei anderen der Berlin-Anhalter, Potsdamer, Hamburger, Lehrter Bahnhof die Abgangsstationen bilden.

Denjenigen, die von, nach oder über Berlin reisen, gewährt das Reichs-Kursbuch auch dadurch eine besondere Fürsorge, dass es (unter 725) die Briefpost- und Reiseverbindungen zwischen Berlin und den bedeutendsten Orten Europas und unter 715 die Post-Dampfschiffverbindungen nach Aussereuropäischen Ländern mit Angabe der Eisenbahnanschlüsse von Berlin zusammenstellt. In der erst angegebenen Nummer findet man für jede Tageszeit die besten Zugverbindungen mit Abgangs- und Ankunftszeit, Reisedauer, Schnellzug- und Retourbilletpreisen etc. angegeben.

Den Interessen der übrigen grösseren Orte ist dadurch Rechnung getragen worden, dass eine beträchtliche Anzahl von schematischen Zusammenstellungen der schwierigsten und wichtigsten Reiseverbindungen zwischen den bedeutenderen Deutschen Orten unter No. 716 — Reiseverbindungen nach dem Auslande aber bei jeder betr. ausländischen Abtheilung des Kursbuches abgedruckt sind, die nach Reisezielen geordnet, sehr schnell den gewünschten Aufschluss gewähren.

Das Berliner A B C Eisenbahn-Kursbuch, Winter 1882/83, mit dem dazugehörigen Taschen-Fahrplanbuch ging soeben bei uns ein. Bis heute neueröffnete Deutsche Eisenbahn-Routen sind eingeschaltet und die amtlichen Winter-Fahrpläne vollständig berücksichtigt. Uebersichtlichkeit, Zuverlässigkeit und Billigkeit des Berliner A B C sind die besonderen Vorzüge, welchen dieses Eisenbahn-Kursbuch seine grosse Verbreitung verdankt und uns jeder Empfehlung desselben überhebt.

Miscellen.

r.— **Insulite, ein neues Isolirmaterial.** In Folge der ausserordentlichen Erfindungen der Neuzeit auf dem Gebiete der Elektricität und der dadurch hervorgerufenen Vermehrung der Leitungen, hat sich schon längere Zeit das Bedürfniss herausgebildet, die jetzt zur Isolirung verwandten Stoffe als Glas, Porzellan, Steingut, Guttapercha und Kautschuk durch ein billigeres Isolirungsmaterial zu ersetzen und ist dies kürzlich im „Insulite" gefunden. Es ist nämlich eine Methode entdeckt, durch welche Holzfasern, Sägemehl, Baumwollenabfälle, Papiermasse und andere Faserstoffe zu einer compacten Masse geformt werden, welche vollkommen gegen Feuchtigkeit und Säuren undurchdringlich ist, nicht schwindet oder gedeiht und in jede Form gepresst werden kann. Dieses Material ist ein ausserordentlich guter Nichtleiter der Elektricität und werden daraus zu billigen Preisen Batteriezellen, Isolatoren, Leiter für elektrisches Licht, Handgriffe und Mundstücke für Telephone hergestellt.

r.— **Das Panama-Canalproject im Jahre 1846.** Der „Scientific American" enthält im Septemberheft 1846 wörtlich folgende Aeusserung über den projectirten Panamacanal: Seit Jahren ist es uns unerfindlich, weshalb die Franzosen noch immer das Project der Herstellung eines Canales vom Atlantischen zum Stillen Ocean festhalten, da es doch keines Beweises mehr bedarf, dass eine Schiffseisenbahn unbedingt den Vorzug verdient.

Das jetzt zur Ausführung gelangende Project zur Herstellung einer Bahn, auf welcher die Schiffe auf untergeschobenen Wagen befördert werden (siehe No. 41 S. 564 unserer Zeitung), warf mithin schon vor 36 Jahren seinen Schatten voraus.

r. **Anwendung der Balmain'schen Leuchtfarben im Eisenbahnbetriebe.** (Scientific Americain. Aug. 26. 82.) Ein Wagen des Zuges, welcher zwischen Liverpool Street und Rotherhithe den Themsetunnel passirt, ist inwendig mit der Balmain'schen Leuchtfarbe gestrichen. Obgleich der Anstrich nur den halben Raum zwischen Sitz und Decke des Wagens einnimmt, ist das von ihm ausgehende Licht doch so stark, dass man beim Passiren des Tunnels die Zeit von einer Taschenuhr gut ablesen kann. Man hofft durch diesen Anstrich die Oel- oder Gasbeleuchtung im Innern der Wagen unnöthig machen zu können.

r. **Feststellung eines einheitlichen Meridian-Anfangspunktes.** (Scientific Americain. Aug. 26. 82.) Im Juli cr. passirte eine von Herrn Flower eingebrachte Bill den Senat, wonach der Präsident der Vereinigten Staaten beauftragt wird, eine Versammlung von Delegirten aller Nationen und Staaten nach Washington einzuladen, um über die Feststellung eines gemeinsamen Nullpunktes für die Längeneintheilung unseres Erdballes, also um den Anfangspunkt des Weltmeridians Beschluss zu fassen.

r.— **Die Stadt Pulman.** Mr. Pulman, der berühmte Fabrikant der drawing-room and sleeping cars (Eisenbahn-Salon- und Schlafwagen), hat, wie „Engg." mittheilt, dafür gesorgt, dass sein Name in den Vereinigten Staaten von Amerika nicht so bald vergessen werde, indem er eine Stadt gründete und derselben den Namen „Pulman" gab. Erst im Frühjahr 1880 wurde die Lage für diese Stadt bestimmt und zur Zeit ist dieselbe schon mit einer selbst für Amerikanische Verhältnisse ungewöhnlichen Schnelligkeit zu einer gewissen Bedeutung emporgewachsen und in weiterer gleich rascher Entwickelung begriffen.

Die technische Hochschule in Darmstadt eröffnet mit dem Wintersemester 1882/83 einen Cursus für Elektrotechniker. Dr. E. Kittler, seither in München, bekannt namentlich durch seine Betheiligung an den im Glaspalast zu München ausgeführten elektrotechnischen Versuchen, wird die Vorträge und Uebungen der Elektrotechnik übernehmen. Eine reich ausgestattete Sammlung von Apparaten wird demselben zur Verfügung stehen. Alles Nähere ist aus dem vom Secretariat der technischen Hochschule in Darmstadt gratis zu beziehenden Programme, bezw. dessen Anhang zu ersehen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Rohzucker-Verkehr Böhmen-Belgien. Am 1. November 1882 tritt mit Gültigkeit bis zum 1. Juni 1883 unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze der Ausnahmetarife vom 1. Februar bezw. 15. October 1881 ein neuer Ausnahmetarif nebst Nachtrag 1 für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehr zwischen Stationen der Böhmischen Westbahn, der Buschtêhrader Bahn, der Kaiser Franz-Josefbahn, der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Belgischen Bahnen andererseits mit ermässigten Taxen in Kraft, welcher von den betheiligten Verwaltungen, welche auch Auskunft ertheilen, zum Preise von 0,15 *M.* bezw. 0,05 *M.* bezogen werden kann. Köln, den 31. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1979)

Am 1. November d. Js. tritt der Nachtrag XV zum Specialtarife vom 15. Februar 1877 für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und mehreren anderen Belgischen Bahnen andererseits via Herbesthal, zugleich als Nachtrag X zum Ausnahmetarife vom 1. April 1878 für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets zwischen Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und mehreren anderen Belgischen Bahnen andererseits via Herbesthal in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit einigen neu eröffneten Stationen der Belgischen Staatsbahn, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit einigen Belgischen Stationen, Aufhebung der directen Frachtsätze für den Verkehr mit den Belgischen Stationen Lamsoul, Libin, Heirweg und Ramscapelle, welche für den Frachtgut-Verkehr geschlossen worden sind, sowie anderweitige Benennungen einiger Stationen der Belgischen Staatsbahn. Die in diesem Nachtrage enthaltene Erhöhung des Frachtsatzes für die Relation Ehrenfeld - Harmignies (Marnières) tritt erst am 12. December d. Js. in Kraft. Köln, den 24. October 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1980)

Am 1. November d. Js. treten die Nachträge VI zum Hefte I und VIII zu den Heften II und III des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs vom 1. Januar bezw. 15. September 1880 in Kraft.

Dieselben enthalten neben Ergänzungen bezw. Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen und der Güterclassification Frachtsätze für die Station Eschweiler-Aue des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld, Aufnahme neuer Belgischer Stationen in den Verbandsverkehr, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit einigen Belgischen Stationen, namentlich Antwerpen (Sud) der Belgischen Staatsbahn, Aufnahme der Station Jemeppe s/Sambre der Belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für Schwefelkies in Wagenladung von 10 000 kg, eine neue Nomenclatur der Güter des Ausnahmetarifs 10 für Eisen und Stahl etc., einen Ausnahmetarif für die Beförderung frischer Seefische mittelst Personenzügen in Quantitäten von weniger als 2 000 kg im Verkehr zwischen einigen Belgischen Stationen und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Hannover, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs bezw. dessen Nachträge, wobei noch besonders bemerkt wird, dass etwaige Tariferhöhungen erst mit dem 12. December d. Js. in Kraft treten. Köln, den 24. October 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1981)

Am 1. November d. J. tritt, unter Aufhebung des Heftes 5 vom 1. April 1882 zum Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr vom 1. Januar 1881, ein neues Heft 5 zum genannten Tarife in Kraft. Dasselbe enthält anderweite, theilweise reducirte Kilometer-Entfernungen resp. Frachtsätze für die Stationen Aachen, Rothe-Erde und Stolberg, sowie die Kilometer-Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Aldenhoven, Haaren, Höngen, Kirchberg, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Eisenbahn im Verkehre mit Stationen der Main-Neckarbahn.

Die in dem neuen Hefte für die Main-Neckarbahn-Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze kommen auch im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatsbahn zur Anwendung. Preis 0,10 ℳ. Köln, den 22. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1982)

Am 1. November d. J. tritt, unter Aufhebung des Tarifheftes V vom 1. April d. J. zum Gütertarife für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr, ein neues Tarifheft V in Kraft. Dasselbe enthält anderweite, theilweise reducirte Entfernungen resp. Frachtsätze für die Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg, sowie die Kilometer-Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Aldenhoven, Haaren, Höngen, Kirchberg, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Eisenbahn im Verkehr mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn.

Die in demselben enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Eberbach und Mannheim kommen auch im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatsbahn zur Anwendung. Preis 0,20 ℳ. Köln, den 22. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1983)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 15. November 1882 neuen Styls tritt der 16. Nachtrag zum Güter-Tarif vom 1. Januar 1880 n. St. in Kraft. Derselbe enthält:

1. Einen ermässigten Ausnahme-Tarif für Flachs, Flachsheede und Werg bei Sendungen à 10 000 kg und mehr pro Frachtbrief, insoweit die Gewichtsquantitäten durch je 10 000 theilbar sind. In dem erwähnten Ausnahme-Tarif ist auch die Station Frankfurt a/M. (H. L. E., Eis.-Dir.-Bez. Frankfurt a/M. und Hannover) für den Loco- und Transit-Verkehr aufgenommen.
2. Die Aufnahme der Stationen Kreuzburg, Stockmannshof und Treppenhof der Riga-Dünaburger Eisenbahn und Frankfurt a/M. (H. L. E., Eis.-Dir.-Bez. Frankfurt a/M. und Hannover), letztere Station für den Loco- und Transit-Verkehr, in den durch den 15. Tarifnachtrag eingeführten ermässigten Flachs-Ausnahme-Tarif à 500 Pud (8 190 kg) pro Wagen.

Exemplare des 16. Tarifnachtrags können von den Verbandstationen käuflich bezogen werden. Bromberg, den 20. October 1882. Königl. Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1984 J)

Magdeburg-Bayerischer Verband. Vom 1. November d. Js. ab erfolgt die Instradirung des bisher im Magdeburg-Bayerischen Verbande über Halle-Sangerhausen-Artern-Meiningen bezw. Lichtenfels und Niederhone-Gmünden geleiteten Verkehrs über Halle-Merseburg-Erfurt-Meiningen bezw. Lichtenfels und Gmünden sowie des Verkehrs von und nach Grizehne (bei Calbe a/S.) über Calbe (Stadt)-Güsten-Sangerhausen anstatt über Halle-Sangerhausen.

Soweit die Route Magdeburg-Leipzig zur Zeit am Verkehre mit abwechselnder Instradirung über Zerbst und Schönebeck betheiligt ist, erfolgt vom 1. November d. J. an die Instradirung von und nach Magdeburg (Centralbahnhof und Friedrichstadt) ausschliesslich über Schönebeck-Leipzig und von und nach den früheren Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen ausschliesslich via Zerbst-Leipzig. Die Beförderung über die ausscheidenden Routen wird bis zum 15. December d. J. unter Anwendung der directen Tarifsätze noch für solche Transporte zugelassen, welche mit entsprechender Frachtbriefvorschrift zur Aufgabe gelangen. Magdeburg, den 20. October 1882. Königliche Eisenbahndirection zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (1985)

Im **Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbande** tritt mit sofortiger Gültigkeit für den Transport von Braunkohlen und Briquettes in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür von Beutersitz nach Berlin, Anhaltischer Bahnhof, ein Ausnahmefrachtsatz von 0,29 ℳ pro 100 kg in Kraft. Berlin, den 21. October 1882. Königliche Eisenbahndirection zugleich Namens der Königlichen Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1986)

Am 1. November cr. tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), der Aachen-Jülicher, der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn — Rheinischer Nachbarverkehr — eine neue Ausgabe des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, welche im Allgemeinen mit den bisherigen — gleichzeitig zur Aufhebung gelangenden — Bestimmungen und Transportpreisen übereinstimmt. Der neue Tarif ist zum Preise von 0,30 ℳ pro Exemplar bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben. Köln, den 22. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1988)

Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. Vom 25. October d. J. ab treten im rubricirten Verbande für den Verkehr zwischen Budapest und Czegled U. St. B. einer- sowie Frankfurt a/O., Glogau und einigen Breslau-Schweidnitz-Freiburger Stationen andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind auf den Verbandstationen zu erfahren. Breslau, den 24. October 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Verbandverwaltungen. (1989)

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. November d. Js. wird der Nachtrag II zum Hefte I des Deutsch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Januar 1881 in Kraft treten.

Derselbe enthält eine anderweitige Berechnung der Lieferfristen nach Massgabe der auf den Deutschen Bahnen bestehenden Bestimmungen, neue Bestimmungen über die Tarifirung von Wolle und Wollabfällen, sowie Ergänzungen der Güter-Classification. Köln, 23. October 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection Köln (linksrheinische). (1990)

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Unsere Bekanntmachung vom 28. September cr. über Einführung eines neuen Tarifs für Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren im Localverkehr wird dahin ergänzt, dass, soweit der neue Tarif Erhöhungen enthält, die Sätze des alten Tarifs noch 6 Wochen in Kraft bleiben. Aachen, den 24. October 1882. Die Direction. (1991)

Saarkohlenverkehr nach der Hessischen Ludwigsbahn. Am 1. November cr. erscheint zum Saarkohlen-Ausnahmetarife No. 3 vom 1. October 1881 ein neuer Nachtrag 1, welcher veränderte Frachtsätze für einzelne Stationen, sowie directe Frachtsätze nach den neuen Hessischen

Stationen der Strecke Erbach-Eberbach enthält. Verkaufspreis 15 ₰.

Der Nachtrag 1 vom 1. Juni cr. wird dadurch ungültig.

Sofern durch den neuen Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Taxen noch bis zum 15. December cr. in Kraft. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1992)

Am 1. November cr. tritt für den Verkehr zwischen Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andrerseits unter Aufhebung des Heftes IV vom 1. März cr. des Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Gütertarifes ein neues Heft IV in Gültigkeit. Dasselbe enthält ausser den bisherigen neue Tarifsätze für die Stationen Aldenhoven, Haaren, Höngen, Kirchberg, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Eisenbahn. Preis 0,15 ℳ. Köln, den 24. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1993)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Eisenbahnverband. Zum Gütertarif vom 1. December 1881 tritt am 1. November Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen und speciellen Tarifvorschriften, Kilometerzeiger und Frachtsätze für die Stationen Nordstemmen des Directionsbezirks Hannover und Gerstungen des Directionsbezirks Erfurt, Ausnahmetarif für Langholz, Berichtigungen. Exemplare à 0,10 ℳ. sind bei den Verbands-Expeditionen zu haben. Erfurt, den 21. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1994)

Mit dem 1. November d. J. treten im Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg aus Anlass der Betriebseröffnung der Strecken Culmsee-Graudenz und Güldenboden-Mohrungen folgende **Tarif- etc. Nachträge** in Kraft:

a) Nachtrag 3 zum Local-Personentarif, enthaltend ausser bereits eingeführten Tarifänderungen die Relationen für die neuen Strecken;

b) Nachtrag 4 zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern vom 1. August 1881, enthaltend

1. Vorbemerkungen,
2. Entfernungen für einige neu eröffnete Personen-Haltestellen auf den bisherigen Strecken,
3. Entfernungen für die Stationen der neu zur Eröffnung gelangenden, oben genannten Strecken, und
4. eine Nachweisung derjenigen Entfernungen, welche durch die Strecke Thorn-Graudenz eine Aenderung erfahren haben.

Als Tarifsätze für die neuen Strecken kommen ebenfalls die für den diesseitigen Bezirk in den Kilometer-Tariftabellen des Localtarifs für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1. August 1881, des Localtarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880 nebst ev. Nachträgen und in den für den Güterverkehr besonders herausgegebenen allgemeinen Kilometer-Tariftabellen vom 1. Mai 1882 enthaltenen Sätze zur Erhebung unter Zugrundelegung der vorgenannten Entfernungen.

Exemplare dieser Nachträge können ad a) zum Preise von 0,20 ℳ., ad b) zum Preise von 0,15 ℳ. durch unsere Billetexpeditionen käuflich bezogen werden. Bromberg, den 24. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1995 J)

---

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach einer Mittheilung der General-direction der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten sind am 15. d. Mts. die nachbezeichneten Haltestellen:

1. Lohr Stadt zwischen den Stationen Lohr (1,68 km) und Rodenbach (4,34 km),
2. Lamerdingen zwischen den Stationen Westererringen (4,54 km) und Buchloe (6,79 km),
3. Töging zwischen den Stationen Mühldorf (5,88 km) und Neuötting (7 km)

für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 25. October 1882.

Nach einer Mittheilung der General-direction der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen wird am 1. k. Mts. die aus der Strecke Arnheim-Nymegen abzweigende und in Geldermalsen an die Strecke Utrecht-Herzogenbusch-Boxtel anschliessende 44,20 km lange Strecke Elst-Geldermalsen mit den Stationen Elst, Valburg (5,73 km), Hemmen-Dodewaart (8,23 km), Kesteren (6,77 km), Echteld (5,60 km), Tiel (5,97 km), Wadenoyen (4,46 km) und Geldermalsen (7,44 km) und die 2,01 km lange Verbindungsbahn Valburg-Ressen-Bemmel dem Betriebe übergeben werden.

Berlin, den 27. October 1882.

Die geschäftsführende Direction.
Simon.

---

3. Verkehrs-Störungen.

Prag-Duxer Eisenbahn. In Folge eines Unfalles wurde die Strecke Hochpetsch-Obernitz unfahrbar und der Lastenverkehr dadurch vom 23. bis 25. d. Mts. unterbrochen. Smichov, 26. October 1882. Die Direction.

---

4. Nachnahmeprovision.

Vom 1. November d. J. ab kommt auf den Stationen des diesseitigen Bezirks bei Nachnahmen aller Art eine Provision von einem Procent der Nachnahme zur Erhebung. Magdeburg, den 21. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (413)

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf der Märkisch-Posener Bahn die Provision für Nachnahmen jeder Art allgemein auf ein Procent der Nachnahme ermässigt.

Die im Local-Güter-Tarif genannter Bahn vom 1. Juli 1877 sub II C. laufende No. V für die Berechnung der Nachnahme-Provision vorgesehene Bestimmung erhält fortan dieselbe Fassung, welche im Local-Güter-Tarif für den diesseitigen Bezirk vom 1. August 1881 Seite XVIII laufende No. V enthalten ist. Berlin, den 24. October 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (424)

Die in den diesseitigen **Local-Gütertarifen** (Berlin-Anhaltische und Oberlausitzer Eisenbahn) sub C enthaltenen Bestimmungen, bezüglich der Erhebung von Provision für Nachnahmen, werden dahin abgeändert, dass vom 1. November cr. ab für Nachnahmen aller Art eine Provision von einem Procent zu erheben ist. Berlin, den 20. October 1882. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1987 J)

---

5. Submissionen.

Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von

a) 580 t Stahlschienen Profil 1 in Längen 7,7 bis 2,2 m,

b) 115 t Weichenzungenschienen

soll in je einem Loose im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 1,50 ℳ. von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis zum 9. November cr. versiegelt und portofrei an uns einzureichen. Die Oeffnung derselben erfolgt am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Elberfeld, den 25. October 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (425)

Die Lieferung von 150 000 kg Zinkchlorid soll in öffentlicher Submission vergeben werden. Die bezüglichen Lieferungsbedingungen liegen im Materialien-Bureau der unterzeichneten Direction, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von dem bezeichneten Bureau gegen Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Offerten sind portofrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Submission auf Zinkchlorid" bis zum Submissionstermin am 6. November cr., Vormittags 11 Uhr an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Die Offerten werden in Gegenwart der zum Termin erscheinenden Submittenten eröffnet. Nach dem Termin eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Magdeburg den 23. October 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (426)

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Die Lieferung von

a) 6 Stück Personenwagen I./II. Classe,

b) 20 „ Normal-Personenwagen III. Classe

soll vergeben werden.

Termin: Donnerstag, den 9. November d. J. Bedingungen sind gegen Einzahlung von 3 ℳ. vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 21. October 1882. Maschinentechnisches Bureau. (421 J)

Die im Bereiche des unterzeichneten Eisenbahn-Betriebs-Amts angesammelten alten Materialien, als Schienen, Schmiedeeisen etc. im Gesammtgewichte von rot. 200 000 kg sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden. Die hierauf bezüglichen Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien werden jedem Kauflustigen auf portofreie Requisition an das Betriebs-Amt gegen Einsendung von 50 ₰ Copialien zugeschickt werden. Die Bedingungen sind ferner ausgelegt in den Stationsbureaus zu Berlin, Schneidemühl, Bromberg, Dirschau, Danzig l. Th., Stolp, Neustettin, Wangerin und Konitz, sowie in dem Bureau des Deutschen Submissions-Anzeigers in Berlin, Ritterstrasse 55 und der Submissions-Zeitung Cyclop daselbst Friedrichstrasse 1.

Der Submissionstermin ist hierzu auf Dienstag, den 21. November cr., Vormittags 11 Uhr in dem Betriebs-Amt hierselbst angesetzt.

Die Offerten sind nach Massgabe der

Submissions - Bedingungen auszufertigen und einzureichen. Stolp, den 16. October 1882. Königliches Eisenbahn - Betriebs-Amt. Brehmer. (422 J)

Rechte-Oderufer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Beschaffung von 736 Stück Wagen-Achsen mit Rädern soll durch Submission vergeben werden und zwar in drei Loosen:
1. 270 Stück Achsen mit Speichenrädern,
2. und 3., je 233 Stück Achsen mit Flussstahlscheibenrädern.

50 Stück von Loos 1 sind thunlichst Anfang Januar 1883, die übrigen, sowie Loos 2 und 3 im August 1883 zur Ablieferung zu bringen. Die sonstigen Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserm Centralbureau, Breslau, Berlinerstrasse 76 zu beziehen.

Die Offerten sind nach Vorschrift in den Bedingungen bis zu dem für die Submittenten öffentlichen Submissionstermine den 3. November 1882, Vorm. 11 Uhr einzureichen. Direction. (420)

Königl. Eisenbahn-Direction Magdeburg. Submission. Die für die Werkstätten diesseitigen Directionsbezirkes im Jahre 1883/84 erforderlichen Nutzhölzer und Hammerstiele sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im Materialienbureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
Submission von Nutzhölzern
bis zum Termin am
9. November 1882, Vormittags 10 Uhr an das obenbezeichnete Bureau einzusenden. Magdeburg, den 17. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (419)

Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld. In der hiesigen Hauptwerkstatt stehen 250 Stück alte Wagenrädersätze und zwar:
„200 Speichen- und 50 Scheibenrädersätze" welche im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden sollen.

Offerten mit der Aufschrift: „Ankauf alter Rädersätze" sind bis zum 8. November cr., Vormittags 11 Uhr, portofrei und versiegelt an den Unterzeichneten einzureichen. (416)

Von demselben können auch die Verkaufs-Bedingungen gegen Erstattung der Copialien ad 50 ₰ bezogen werden. Witten, den 21. October 1882. Der Königliche Eisenbahnmaschinen - Inspector Diedrich.

Schweizerische Centralbahn. Die Lieferung von 50 000 Stück eiserner Querschwellen im Gewicht von circa 2 300 t zum Bahnunterhalt im Jahre 1883 und eventuell eines weiteren Quantums von 100 000 Stück lieferbar in den Jahren 1884 und 1885 soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Bedingnisse und Zeichnungen liegen im Büreau unseres Oberingenieurs, Leonhardsgraben No. 36 dahier, zur Einsicht auf und können daselbst kostenfrei bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte für eiserne Querschwellen" spätestens am Montag, den 6. November nächsthin bei der unterzeichneten Verwaltung einzureichen. Basel, 16. October 1882. Directorium der Schweiz. Centralbahn. (417 H & V)

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die auf dem Bahnhofe zu Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als:
Schrotteisen, Gusseisen (ungebranntes), desgl. (alte Roststäbe), Dreh- und Hobelspähne von Stahl und Schmiedeeisen, desgl. von Gusseisen, Eisenblech, Siederohr-Abfälle, Radreife von Puddelstahl und von Flussstahl, Federstahl- und Gussstahl-Scheibenräder
sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Das Materialienverzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen wird auf eingehende Anträge und gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von hier mitgetheilt.

Kaufserbietungen sind bis zum 11. November cr. bei der Unterzeichneten einzureichen. Oldenburg, 1882, October 19. Eisenbahn-Materialverwaltung. (413)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 85. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. November 1882.

☞ Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22. ☜
Wir ersuchen ergebenst, die betreffenden Dienststellen darauf aufmerksam zu machen, da uns noch fortwährend Sendungen zugehen, welche nach unserer früheren Wohnung adressirt sind.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Resultat der Erklärungen auf die Beschlüsse der Breslauer Generalversammlung. Das von der geschäftsführenden Direction des Vereins den Verwaltungen mitgetheilte Resultat der Abstimmung über die Beschlüsse der letzten Generalversammlung (vgl. das in No. 62—64 der Vereinszeitung abgedruckte Sitzungs-Protocoll) ist das folgende:

Perfect geworden sind die Beschlüsse:

zu No. III der T.-O. Uebernahme der Generalsaldirungsstelle auf den Verein;

zu No. V der T.-O. Abstellung von Missbräuchen im Retour- und Rundreise-Billetverkehre;

zu No. VI der T.-O. Definitive Annahme der versuchsweise getroffenen Einrichtung, betreffend die Gewährung von Abschlagszahlungen auf Guthaben aus den Abrechnungen über den Güterverkehr;

zu No. VII der T.-O. Aufnahme der durch den Nachtrag IV zum Vereins-Betriebsreglement mit beschränkter Geltung für den die Deutschen Eisenbahnen berührenden Vereinsverkehr eingeführten Bestimmungen in das Vereins-Betriebsreglement selbst;

zu No. VIII der T.-O. Abänderung resp. Ergänzung der Bestimmungen in Art. 29 sub 5 und Art. 30 sub 3 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement;

zu No. IX der T.-O. Abänderung der Bestimmung Art. 29 No. 4 des vorerwähnten Uebereinkommens;

zu No. XII der T.-O. Anlegung eines Vereins-Wagenparkverzeichnisses für sämmtliche dem Vereine angehörenden Verwaltungen;

zu No. XVI der T.-O. Abänderung des Begleitscheinformulars zu § 19 des Vereins-Wagenregulativs;

zu No. XVII der T.-O. Abänderung der §§ 19 und 25 des Vereins-Wagenregulativs;

zu No. XIX der T.-O. Technische Vereinbarungen;

zu No. XXI der T.-O. Abänderung der Nummern 103 und 104 des Verzeichnisses der Normalpreise für kleine Reparaturen an fremden Wagen;

Abgelehnt wurden:

von dem Beschlusse zu No. IV der T.-O. (Einführung combinirbarer Rundreisebillets) die Bestimmungen unter No. 4 alin. 2 und No. 6 alin. 1;

ferner die Beschlüsse:

zu No. XIII. der T.-O. Streichung der Worte „derselben Bahnverwaltung" in § 3 alin. 6 des Vereins-Wagenregulativs;

zu No. XX. der T.-O. Streichung ev. Ergänzung des Schlusssatzes in § 13 sub a alin. 5 der obligatorischen Bestimmungen über die Verladung von Brettern;

zu No. XXII der T.-O. Schutzmassregeln gegen Entzündung von Wolle- und Baumwollensendungen durch Funken der Locomotive.

Die geschäftsführende Direction wird das behufs Ausführung der perfect gewordenen Beschlüsse Erforderliche baldthunlichst veranlassen.

Aufnahme der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin in den Verein. Unter dem 24. October cr. ist von der geschäftsführenden Direction die Aufnahme der Direction der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin in den Verein ausgesprochen worden.

Die normalspurige Linie Banjaluka-Doberlin wurde seinerzeit von der Betriebsgesellschaft der Europäisch-Türkischen Eisenbahnen erbaut und vom 24. December 1872 bis 14. November 1875 betrieben. Eigenthumsrechte auf die Bahnlinie besass die genannte Gesellschaft nicht.

Zur Zeit der Occupation Bosniens und der Herzegowina wurde die Strecke Banjaluka-Doberlin, nach Ausführung grösserer Ameliorirungsarbeiten durch die Militärdetachements der Feldeisenbahnabtheilungen, am 1. December 1878 (bis zu diesem Tage war der Betrieb eingestellt gewesen) theilweise und am 24. März 1879 der ganzen Länge nach (101 km) als „K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin" dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre in vollem Umfange übergeben.

Es verkehrt z. Z. auf der Militärbahn täglich je ein gemischter Zug I./III. Classe in jeder Fahrtrichtung zwischen den Stationen Banjaluka und Novi (86,3 km) und je ein solcher zwischen den Stationen Ivansjka und Doberlin (79,4 km). Ferner verkehren zwischen den genannten Stationen, indessen nur nach Erforderniss, je ein Militärzug und je ein Lastzug.

In Doberlin ist directer Schienenanschluss an die Linie der Ungarischen Staatsbahn.

Der Sitz der Direction ist in Banjaluka. Die Direction ist die nach Massgabe der staatlichen Organisation für die obere Leitung — unbeschadet der obersten Aufsicht des K. K. Reichs-Kriegsministeriums — eingesetzte Behörde und somit die zur Vertretung der K. K. Militärbahn im Vereine berufene und berechtigte Central-Verwaltungsstelle. Der Director der Militärbahn leitet den Betriebsdienst nach den Weisungen des K. K. Reichs-Kriegsministeriums im Sinne der für die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bestehenden Betriebsordnung.

An eigenen Betriebsmitteln waren im Juli d. J. vorhanden: 5 Locomotiven (eine sechste sollte alsbald in Betrieb gesetzt werden), 1 Personenwagen I. Classe, 3 Personenwagen I./II. Classe, 5 Personenwagen III. Classe, 3 Conducteur- und Postwagen, 22 gedeckte Güterwagen, 21 offene Güterwagen mit hohen Wänden (Viehwagen) und 13 offene Güterwagen mit niedrigen Wänden (Kohlenwagen). Das Fahrpersonal besteht aus 6 gesetzlich geprüften Locomotivführern, 4 Lehrlingen, 4 Heizern, 3 Zugführern, 8—20 Conducteuren und Bremsern, sämmtlich activ dienende Militärpersonen. An Werkstätten sind vorhanden: ein Heizhaus zu Doberlin, auf den Stationen Novi und Prjedor je eine Schlosser- und Tischlerwerkstätte für kleinere Reparaturen, in Banjaluka eine Maschinenwerkstätte für alle Arten grösserer Reparaturen.

Die Militärbahn versieht mit ihrem Personale auch den Betriebsdienst auf der auf Bosnischem Territorium liegenden Strecke Volinja-Doberlin (Theil der Strecke Sissek-Doberlin der Ungarischen Staatsbahnen) und es verkehren auf dieser Strecke nur Maschinen der Militärbahn.

Die Beschlüsse der internationalen Conferenz zu Bern.

Die in der internationalen fachmännischen Conferenz in Bern, betr. die technische Einheit im Eisenbahnwesen, beschlossenen Vereinbarungen bezüglich des rollenden Materials, lauten wie folgt:

	Maximum mm	Minimum mm
1. Radstand neu zu erbauender Güterwagen . . .	—	2500
Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf bewegliche Untergestelle.		
2. Abstand der Räder einer Achse, gemessen zwischen den innern Flächen der Radreifen oder der dieselben ersetzenden Theile	1363	1357
Zulässiges Mass für bestehendes Material . .	(1366)	
3. Breite der Radreifen oder der dieselben ersetzenden Theile	150	130
Zulässiges Mass für bestehendes Material . .	—	(123)
4. Spielraum der Spurkränze, nach der Gesammtverschiebung der Achse gemessen, bei Annahme einer Spurweite von 1440 mm.	35	15
5. Entfernung von Aussenkante zu Aussenkante der Spurkränze, gemessen 10 mm unterhalb der Lauffläche der beiden Radreifen, bei 1500 mm Entfernung der Laufkreise	1425	1405
6. Höhe der Spurkränze, bei normaler Stellung der Räder auf geradem, horizontalem Geleise, von Schienenoberkante vertical gemessen	35	25
7. Stärke der Radreifen der Wagenräder, im schwächsten Punkte der Lauffläche gemessen .	—	20
8. Schalengussräder sind im internationalen Verkehr unter nicht mit Bremsen versehenen Güterwagen zulässig.		
9. Elastische Zug- und Stossapparate müssen an beiden Stirnseiten der Wagengestelle angebracht sein.		
Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Güterwagen, die für specielle Transporte verwendet werden.		
10. Höhenlage der Buffer bei leeren Wagen, von Schienenoberkante bis zur Mitte der Bufferscheibe vertical gemessen	1065	1020
Zulässiges Mass für bestehendes Material . .	(1070)	—
Ein Minimum wird für bestehendes Material nicht festgesetzt.		
11. Höhenlage der Buffer bei grösster Belastung der Wagen	—	940
Zulässiges Mass für bestehendes Material . .	—	(900)
12. Abstand der Buffer, von Mitte zu Mitte der Scheiben eines Bufferpaares	1760	1740
Zulässige Masse für bestehendes Material . .	(1800)	(1700)
13. Durchmesser der Bufferscheiben	—	340
Zulässiges Mass für bestehendes Material . .	—	(300)
14. Freier Raum zwischen den Bufferscheiben und der Kopfschwelle der Wagen, bezw. den an derselben vorspringenden Theilen, bei vollständig eingedrückten Buffern, parallel mit der Zugstange zwischen Buffern und Zughaken gemessen	—	300
Zulässiges Mass für bestehendes Material . .	—	(250)
15. Vorsprung der Buffer über den Zughaken, von der Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens bis zur Stirn des nicht eingedrückten Buffers, parallel mit der Wagenachse gemessen .	400	300
Zulässige Masse für bestehendes Material:		
Personenwagen	(430)	—
Güterwagen	(430)	(223)
16. Länge der Kuppelungen, von der Stirnseite des Buffers bis zur Innenseite des Einhängbügels, bei ganz gestreckter Kuppelung gemessen. . .	550	450
Für bestehendes Material werden keine Masse festgesetzt.		
17. Kleiner Durchmesser des Querschnitts der Kuppelungsbügel (Einhängbügel) am Berührungspunkt des Zughakens	35	30
Zulässiges Mass für bestehendes Material:		
Güterwagen	—	(25)
Personenwagen	—	(22)
18. Sicherheitskuppelungen. Alle Eisenbahnfahrzeuge sollen an jedem Kopfende mit einer oder zwei Sicherheitskuppelungsvorrichtungen versehen sein, um bei Brüchen der Hauptkuppelung die Trennung des Zuges zu verhüten. Die bis jetzt allgemein vorgeschriebenen Nothketten können mithin durch eine centrale Sicherheitskuppelung ersetzt werden. Immerhin sollen derartige Vorrichtungen die Verbindung mit Eisenbahnfahrzeugen, welche mit Nothketten versehen sind, gestatten.		
19. Abstand der am tiefsten herabhängenden Theile der nicht angezogenen Kuppelungen über Schienenoberkante, bei vollbelasteten Wagen, sofern die Kuppelungen nicht aufgehängt werden können	—	75
20. Jeder Personen- oder Güterwagen muss mit Tragfedern versehen sein.		
21. Die Bremskurbeln müssen so eingerichtet sein, dass sie beim Anziehen der Bremsen nach rechts (d. h. in gleicher Richtung wie die Zeiger einer Uhr) gedreht werden.		
22. Die Bremsersitze an den Güterwagen müssen so construirt sein, dass, wenn zwei derselben einander gegenüberstehen, die volle Vorderfläche der Bremsersitze hinter der eingedrückten Bufferfläche zurücksteht.		
Horizontaler Abstand der Vorderfläche von der Stirnebene der Buffer	—	40
Für bestehendes Material wird kein Mass festgesetzt.		
23. Jeder Wagen muss nachstehende Bezeichnungen tragen:		
1. Die Eisenbahn, zu welcher er gehört;		
2. eine Ordnungsnummer;		
3. die Tara oder das Eigengewicht des Fahrzeuges nach der letzten Gewichtsaufnahme, einschliesslich Räder und Achsen;		
4. die Tragfähigkeit oder das Maximalladegewicht; Personenwagen sind von dieser Bestimmung ausgenommen;		
5. den Radstand, wenn derselbe über 4500 mm beträgt; diese Bestimmung bezieht sich blos auf neu zu erbauendes Material;		
6. eine specielle Angabe, im Falle die Achsen radial verstellbar sind.		

Das ausführliche Protocoll über die gedachten Verhandlungen hoffen wir demnächst unseren Lesern mittheilen zu können.

Verein für Eisenbahnkunde.

Sitzung vom 10. October 1882.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel.

Der Vorsitzende gedenkt des am 11. d. Mts. stattfindenden vierzigjährigen Bestehens des Vereins und theilt mit, dass der Vorstand zur Erinnerung hieran eine Stammrolle herausgegeben habe, welche die Namen der sämmtlichen während der verflossenen vierzig Jahre dem Verein angehörenden Mitglieder enthalte.

Der Schriftführer Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel giebt einen Rückblick über die Entwickelung des Vereins in den abgelaufenen vier Decennien seines Bestehens. Er erinnert zunächst an die im Laufe dieser Zeit verstorbenen Mitglieder, durch deren Ableben dem Vereine manche unausgefüllt gebliebene Lücke geworden ist. Ausser dieser schmerzlichen Erinnerung bietet der Rückblick aber nur Erfreuliches, denn der Verein hat den in den Statuten bezeichneten Zweck seines Daseins, „die Förderung des gesammten Eisenbahnwesens" erfüllt und mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens Schritt gehalten. Diese Aufgabe war und ist keine leichte; man bedenke nur, mit welcher rapiden Schnelligkeit allein in Preussen das Eisenbahnnetz gewachsen ist, wie alle Constructionen und Einrichtungen der Eisenbahnen in verhältnissmässig kurzer Zeit zu einem so hohen Grade der Vollkommenheit gelangt sind, dass man gewiss mit Recht heute schon von dem Eintritt eines gewissen Beharrungszustandes, theilweise sogar schon von einem gewissen Abschluss sprechen kann. In dem Gründungsjahre des Vereins 1842 hatte das Eisenbahnnetz in Preussen eine Ausdehnung von 587 km; in den ersten 25 Jahren des Bestehens des Vereins steigerte sich diese Zahl auf 7425 km und an dem Tage des vierzigjährigen Bestehens hat das Eisenbahnnetz Preussens sich wiederum fast um das Dreifache vergrössert, indem es jetzt 20749 km umfasst. Aber nicht allein die räumliche Entwickelung des Eisenbahnnetzes ist eine überraschende, auch die innere Gestaltung, die Anlage, Construction und Ausrüstung der Bahnen und der Betriebsmittel, die Betriebsweise und die Summe der Leistungen auf den Bahnen haben zur Zeit ebenfalls eine ungeahnte Höhe der Vollkommenheit erlangt; im Hinblick auf das bisher Geleistete darf die Eisenbahntechnik heute wohl sagen: Gebt mir das erforderliche Geld und für mich ist kein Project unausführbar.

Entsprechend der zunehmenden Entwickelung des Eisenbahnwesens ist auch der Verein für Eisenbahnkunde in stetiger Weise gewachsen. Am 11. October 1842 wurde der Verein von 63 Männern gegründet, von welchen die Herren Calebow, Goslich, Haelke und Excellenz Dr. Hagen auch heute noch zu den activen Mitgliedern gehören. Im Jahre 1867, dem Jahre des 25jährigen Bestehens hatte der Verein schon 179 einheimische, 92 auswärtige, 7 Ehren- und 41 correspondirende, zusammen 319 Mitglieder und das diesjährige Mitgliederverzeichniss weist 228 einheimische, 120 auswärtige, 2 Ehren- und 17 correspondirende, zusammen 367 Mitglieder nach. Im Ganzen haben dem Verein bis jetzt 770 Mitglieder angehört. Entsprechend diesem äusseren Wachsthume des Vereins ist auch seine Thätigkeit und sein Einfluss ein zunehmender gewesen. Die an den Sitzungsabenden gehaltenen Vorträge, die Excursionen und Reisen, die von den Specialcommissionen angestellten Untersuchungen und Ermittelungen, sowie die seit 1878 herausgegebenen „Mittheilungen aus der Tagesliteratur des Eisenbahnwesens“ geben ein treues Spiegelbild von allen Phasen des Eisenbahnwesens. Da giebt es kaum eine neue wichtige Construction, keine neue für die Eisenbahnen werthvolle Erfindung, keine hervorragende fachliterarische Neuigkeit, die hier nicht besprochen und hier nicht gewürdigt worden wäre. Während früher nur die Sitzungsprotocolle in der Zeitschrift für Bauwesen veröffentlicht wurden und nach Lage der Verhältnisse erst ziemlich spät in die Hände der Mitglieder gelangen konnten, werden die Verhandlungen jetzt bald nach der Veröffentlichung in Separatabdruck an die Mitglieder versandt und ausserdem noch jährlich ca. 15 bis 20 Druckbogen der vorerwähnten „Mittheilungen aus der Tagesliteratur“. Wenn es bisher gelungen ist, diese verhältnissmässig umfangreichen Drucksachen ohne eine Erhöhung des geringen Beitrages herzustellen, so ist der Verein andererseits in Folge seiner noch bescheidenen Vermögensverhältnisse bisher leider nicht im Stande gewesen, einen lang gehegten Lieblingswunsch zur Ausführung zu bringen, nämlich die Stellung von fachlichen Aufgaben mit Vertheilung angemessener Preise. Die bisherige gedeihliche Entwickelung des Vereins lässt die sichere Aussicht zu, dass derselbe auch dieses Ziel erreichen und seine weiteren Pläne und Hoffnungen wird erfüllen können.

Herr Ober-Landesbaudirector Excellenz Dr. Hagen machte im Anschluss an einen früher gehaltenen Vortrag und in Folge neuer mündlicher Erläuterungen des Mr. Eads weitere Mittheilungen über das Project des Mr. Eads zur Verbindung des Atlantischen mit dem Stillen Ocean durch eine Eisenbahn, auf welcher die Handelsschiffe mit voller Fracht und Ausrüstung übergeführt werden sollen. Die Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung eines Canals zwischen den beiden Oceanen entgegenstellen, namentlich die Herstellung eines Tunnels in dem klüftigen Gebirge der Cordilleren und die übermässig grossen Niederschläge in jenen Gegenden, der starke bis 9 m betragende Fluthwechsel im Stillen Ocean, verbunden mit der grossen Entfernung von den Vereinigten Staaten Nordamerikas, haben zu dem Project der oben bezeichneten Eisenbahn geführt. Dass die Ueberführung der Schiffe mit voller Ladung ohne Nachtheil für die Schiffe geschehen kann, wurde durch Vernehmung einer grossen Anzahl von theilweise sehr bedeutenden Schiffsbauern und anderen Sachverständigen festgestellt. Aehnliche Anlagen zur Verbindung von Flüssen und Canälen haben sich bewährt und gegenwärtig werden nicht selten die grössten Segelschiffe mit voller Ladung in Docks aus dem Wasser gehoben. Während eines Sturmes wird ein Schiff durch die Wellen stärker angegriffen, als dies während der Eisenbahnfahrt durch den Druck der Ladung und die Erschütterungen der Fall sein würde. Sobald der Kiel des Schiffes den Eisenbahnwagen berührt, also während das Schiff noch vollständig vom Wasser getragen wird, soll von beiden Seiten eine grosse Anzahl keilförmiger Blöcke untergeschoben und fest angewunden werden, so dass beim ferneren Aufheben ebenso viele Stützpunkte gleichmässig in Wirksamkeit treten. Allgemein wurde anerkannt, dass ein Schiff, welches hinreichende Festigkeit hat, um den Atlantischen Ocean zu durchfahren, auch ebenso sicher die Fahrt auf der Eisenbahn machen kann. Dass Mr. Eads sein Project auf die grössten vorkommenden Handelsschiffe von 6 000 t Gewicht basirt, erscheint zu weitgehend und es dürfte die Annahme von 4 000 t, dem Gewicht der gegenwärtig den Handel mit Californien vermittelnden Schiffe, genügen. Der Wagen soll 1 500 Räder erhalten, jedes Rad 3 Fuss Durchmesser und eine eigene nur kurze Achse haben, auf deren beiderseitigen Pfannen Bogenfedern befestigt sind, welche eine Platte über dem Rade verbindet. Der Wagen soll auf 12 Schienensträngen, je 4 bis 5 Fuss von einander entfernt, laufen; da die Gesammtlänge 350 Fuss betragen würde und diese Länge das Passiren auch der schwächsten Curven erschweren würde, soll die Bahn ohne jede Krümmung ausgeführt und die einzelnen geraden Strecken durch Drehscheiben verbunden werden. Derartige Drehscheiben sind schon in Amerika ausgeführt; sie bestehen aus wasserdichten eisernen Cylindern, welche im Falle der Benutzung schwimmen; mittelst derselben kann auch ein Wagen auf ein Seitengeleis gebracht werden, um den Vorübergang eines entgegen kommenden Wagens zu ermöglichen. Die Beförderung des Wagens soll durch zwei sehr kräftige, auf vier Schienen laufende Locomotiven mit einer Geschwindigkeit von 8 bis 10 Englischen Meilen (12 bis 16 km) in der Stunde erfolgen. Die bei der Erbauung dieser Schiffseisenbahn auftretenden Schwierigkeiten können viel sicherer vorher erkannt und umgangen werden als beim Panamacanal. Die Eisenbahn soll 260 geographische Meilen nördlicher liegen als der angenommene Canal, ist fast 33 geographische Meilen lang und zieht sich von der Campesche Bai in gerader Linie bis in das Gebirge hinein, von wo sie durch zwei scharfe Wendungen in den Golf von Tehuantepec tritt. Die Steigungen betragen höchstens 1 pCt., auch sind keine bedeutenden Brücken erforderlich, doch haben die Erd- und Felsarbeiten eine grosse Ausdehnung, indem jeder Tunnel vermieden ist.

Nachdem Mr. Eads die Ueberzeugung gewonnen, dass die erforderlichen Geldmittel sicher zu beschaffen seien, hat er mit der Mexikanischen Regierung einen Vertrag abgeschlossen, wonach der zu bildenden Gesellschaft auf 99 Jahre die Concession zur Anlage und zum Betriebe der Bahn ertheilt wird. Darauf ist an die Regierung der Vereinigten Staaten das Gesuch gerichtet worden, für ⅔ der Anschlagssumme (für 50 000 000 D.) 6 pCt. Zinsen zu garantiren. In Betreff der Sicherstellung der Actionäre war diese Garantie entbehrlich, da auch ohne dieselbe die Gelder sich beschaffen liessen; man wollte dadurch aber das Unternehmen zu einer staatlichen Anlage machen, um zu verhindern, dass nicht etwa eine fremde Regierung in die Verwaltung der Bahn eingreifen möchte. Eine nun vom Congress zur Untersuchung der Verhältnisse ernannte Commission äusserte sich, nach Vernehmung verschiedener Sachverständiger, sehr günstig über das Project; die Entscheidung der Regierung ist zur Zeit noch nicht bekannt geworden.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden in den Verein aufgenommen: als einheimisches ordentliches Mitglied Herr Eisenbahn-Bau-Inspector Huntemüller, als auswärtiges ordentliches Mitglied Herr Hütten-Director Brauns in Dortmund.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

Die erste Sitzung, mit welcher der elektrotechnische Verein am 24. October nach den Ferien seine Thätigkeit wieder aufnahm, wurde von dem Ehrenpräsidenten, Herrn Staatssecretär Dr. Stephan mit einer längeren Ansprache an die zahlreich erschienenen Mitglieder eröffnet. Nach einem Ueberblicke über die wichtigeren Ereignisse des verflossenen Halbjahres auf dem Gebiete der Elektrotechnik und einer Besprechung der Mitte October in Paris zusammengetretenen internationalen Congresse sowie der Münchener Ausstellung entwickelte der Vorsitzende ein anschauliches Bild der grossen Fortschritte, welche die technische Anwendung der Elektricität in letzterer Zeit erfahren hat und worauf schon die Thatsache schliessen lässt, dass allein in der Zeit vom Mai bis October d. J. in Deutschland 190 Patente für Neuerungen und Erfindungen, welche die Anwendung der Elektricität zum Gegenstande haben, ertheilt oder angemeldet worden sind. Ohne auf die von dem Redner speciell aufgeführten Fortschritte im Beleuchtungswesen und der elektrischen Kraftübertragung näher einzugehen, will Referent hier nur der stetig zunehmenden erfreulichen Ausdehnung im Fernsprechwesen gedenken. Abgesehen von den zahlreichen Fernsprechanstalten auf dem platten Lande sind gegenwärtig in 18 Deutschen Städten, nämlich in Berlin, Altona, Barmen, Breslau, Cöln, Crefeld, Dresden, Deutz, Elberfeld, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, Mülhausen (Els.), Stettin und Strassburg (Els.) Fernsprechanstalten im Betriebe, an denen 3 788 Theilnehmer participiren; es beträgt die Gesammtlänge der Telegraphenlinien für Fernsprechzwecke in den genannten Städten 857 km, die der einzelnen Leitungen 6 428 km. Der Vorsitzende gedachte sodann der im verflossenen Vereinsjahre verstorbenen Gelehrten und Techniker, welche sich um die Förderung der wissenschaftlichen Erforschung und Anwendung der Elektricität Verdienste erworben haben, und ersuchte die Anwesenden, das Andenken an dieselben durch Erheben von den Sitzen zu ehren.

Nach dieser Ansprache ergriff Herr von Hefner-Alteneck das Wort zu einem längeren Vortrage über die von der Firma Siemens & Halske ausgeführten elektrischen Beleuchtungversuche in den Strassen Berlins. Redner wies zunächst darauf hin, dass gelungene elektrische Strassenbeleuchtungen in der Entwickelungsgeschichte des elektrischen Lichtes hervorragende Momente bezeichnen, indem sie den Beleg für eine reife Durcharbeitung des betreffenden Systems Jedermann vor Augen führen. Trotz der grossen Fortschritte, welche das elektrische Licht zu Anfang des vorigen Jahrzehnts gemacht hatte, konnte dasselbe nicht zu Strassenbeleuchtungen verwendet werden und es war auch bis zur Einführung der Differentiallampe der allgemeine, in Wort und Schrift vertretene Standpunkt, dass dies mit Regulatoren nicht möglich sei. Redner besprach die Pariser Beleuchtungen mittels der Jablochkoff-Kerze als den Ausgangspunkt der elektrischen Strassenbeleuchtungen überhaupt, sodann

den grossen Erfolg der zuerst in Berlin in der Kaisergallerie ausgeführten Differentiallampen-Beleuchtung, welche bereits auf der Pariser Elektricitätsausstellung stark vertreten war und nebst der neu erschienenen Glühlicht-Beleuchtung wesentlich zu dem Erfolge der Ausstellung beigetragen hat. Nachdem ein von der Firma Siemens & Halske bezüglich der Erleuchtung des Opern- und Zeughauses eingereichtes Project abgelehnt worden war, und ein, übrigens sehr gelungener Versuch auf dem Pariser Platze wegen der gleichzeitig ausgeführten wirksamen Gasbeleuchtung ebenfalls nicht zur dauernden Einführung gelangte, wurde von Seiten des Magistrats die elektrische Beleuchtung des Potsdamer Platzes und der Leipziger Strasse und zwar bis zur Friedrichstrasse beschlossen, während das ursprünglich eingereichte Project mit der gleichen Laternenzahl nur bis zur Wilhelmstrasse reichen sollte. Inzwischen hatte die Firma Siemens & Halske einen 4 Monate anhaltenden Beleuchtungsversuch in der Kochstrasse mit elektrischen Glühlicht-Lampen ausgeführt, welcher die Natur und den besonderen Werth der Glühlampen, das Gaslicht in allen seinen Eigenschaften zu ersetzen, hervortreten liess; es war dies zudem die erste Strassenbeleuchtung mit derartigen Lampen auf dem Continente. Dieselbe wird mit stärkeren Glühlampen, welche ungefähr den verstärkten Gasflammen in der Leipziger Strasse gleichkommen, wie Redner mittheilte, in nächster Zeit wieder aufgenommen werden. Herr von Hefner-Alteneck besprach sodann die aus den Zeitungen und der Anschauung theilweise schon bekannten Einzelheiten der elektrischen Beleuchtung in der Leipziger Strasse und knüpfte daran einen Vergleich der Kosten mit der Gasbeleuchtung. Danach wird durch das elektrische Bogenlicht nicht nur eine starke Lichtquelle erzielt, sondern dasselbe ist auch im Vergleich zum Gaslicht von einer eminenten öconomischen Bedeutung. Was die Farbe des elektrischen Bogenlichts betrifft, so sei dieselbe nicht blau, sondern noch gelb, wie man dies leicht durch einen Vergleich mit dem Tageslichte nachweisen könne; und die vermeintlich weisse oder blaue Farbe sei nur eine subjective Erscheinung unseres Auges, die mit der schwindenden Gewohnheit nicht mehr empfunden werden würde. Die starke gelbe Farbe des Glühlichts stehe zu beklagen, wenn sie auch die Einführung desselben, weil unserer Gewohnheit entsprechend, wesentlich fördern würde. Redner erblickt die Zukunft der Beleuchtung in der Vereinigung von elektrischem Bogenlichte mit dem Glühlichte, welche beiden Beleuchtungsarten sich nicht gegenseitig bekämpften, sondern unterstützten, indem das eine die ausserordentlich billige Beschaffung starker Lichtmengen, das andere die hohe Theilbarkeit für sich habe.

Im Anschluss an diesen Vortrag bat Herr Dr. Werner Siemens um die Erlaubniss, an die Versammlung einige Worte in Betreff der Münchener Ausstellung richten zu dürfen, obschon dieselben in das persönliche Gebiet hinüberstreiften. Es sei in der Zeitschrift für angewandte Elektricitätslehre, sowie in politischen Blättern eine Erklärung im Namen des Müncher Ausstellungscomités veröffentlicht worden, in welcher die Firma Siemens & Halske, wie auch der Redner persönlich heftig angegriffen und letzterem der Vorwurf gemacht sei, die von ihm dem Comité zugesagten Versprechungen nicht erfüllt zu haben. Dieser Angriff sei in die Form einer Vertheidigung gegen Publicationen der Firma Siemens & Halske, welche die Münchener Ausstellung und deren Veranstalter zu discreditiren suchten, gekleidet. Redner bestritt zunächst entschieden, dass solche Publicationen der Firma erfolgt seien. Dieselbe habe nur tendenziöse Angriffe zurückgewiesen, welche die Münchener Ausstellung zum Vorwand genommen hätten, um in hiesigen und auswärtigen Blättern die Leistungen der Firma herabzusetzen. Man sei sogar so weit gegangen, zu erklären, die Deutschen Patente der Firma seien nur Nachahmungen oder Umgehungen Edison'scher Erfindungen, und ihre Leistungen auf der Ausstellung durch Edison vollständig in den Schatten gestellt. Diese offenbar auf merkantile Interessen zurückzuführenden Wahrheitsentstellungen habe die Firma berichtigt, ohne in irgend einer Weise die Münchener Ausstellung und das leitende Comité derselben anzugreifen. Das Letztere habe — Falls die anonyme Erklärung wirklich von ihm ausgehe — die Erklärung der Firma Siemens & Halske, dass sie selbst in München gar nicht ausgestellt habe, weil sie internationale Ausstellungen im unmittelbaren Anschluss an die Pariser nicht für förderlich für die Industrie hielte und dass sie sich auch künftig einem Zwange zur Beschickung internationaler Ausstellungen, die nicht auf internationalen Vereinbarungen beruhten, nicht fügen werde, ohne allen Grund als einen Angriff auf das Münchener Comité aufgefasst, welches doch nicht anders gehandelt habe, wie alle früheren Ausstellungs-Comités. Die vom Redner einem ihm befreundeten Mitgliede des Comités gegebene Zusicherung, dass dem Vertreter der Firma für das Königreich Bayern gestattet werden würde, seinerseits auch Fabrikate der Firma auszustellen und dass diese ihn dabei nach Kräften unterstützen würde, diese Zusage sei in vollem Masse erfüllt. Selbstverständlich habe es sich dabei nur um eine in bescheidenen Grenzen zu haltende Ausstellung eines localen Vertreters handeln können. Wenn in der Erklärung des Comités hervorgehoben sei, dasselbe habe dem Vertreter der Firma eine ganze Reihe von Gallerien und Sälen, ein Theater, sowie eine Strasse zur elektrischen Beleuchtung überwiesen, die von demselben entweder gar nicht oder nur mangelhaft beleuchtet worden seien, so zeige dies recht schlagend, wie falsch die Richtung sei, die das Ausstellungswesen neuerdings eingeschlagen habe. Zur Beurtheilung der ausgestellten Fabrikate erscheine eine solche Massenausstellung, welche den Ausstellern grosse Opfer an Zeit und Geld auferlegten, ganz unnöthig. Sie dienten nur zur Unterhaltung des Publikums und zur Sicherung des finanziellen Erfolges der Ausstellungen. Falls solche Ausstellungen sich schnell folgten, so wirkten sie nicht fördernd, sondern störend, ja selbst demoralisirend auf die Industrie und den reellen Fortschritt und begünstigten in gefährlicher Weise den Gründungsschwindel. Vergleichende Versuche mit den ausgestellten Apparaten könnten nur in seltenen Fällen über deren wirklichen Werth Aufschluss geben; lediglich die im praktischen Leben erzielten Erfolge vermöchten solches. Die Firma habe aber schon deswegen verweigern müssen, die von ihrem Bayerischen Localvertreter ausgestellten Apparate solchen Vergleichsversuchen unterwerfen zu lassen, weil sie nicht selbst ausgestellt hatte, sie daher concurrirenden Ausstellern gegenüber in eine ungünstige Lage gekommen sein würde. Redner verwahrte sich schliesslich entschieden gegen die ausgesprochene Ansicht, dass die Firma Siemens & Halske sich der Münchener Ausstellung oder dem Comité gegenüber feindselig verhalten habe. Es sei im Gegentheil im Interesse derselben Alles gethan worden, was bei der obwaltenden Ueberhäufung mit nothwendigen Arbeiten hätte geschehen können, wie das ja auch deswegen selbstverständlich sei, weil das Königreich Bayern einer der ältesten Kunden des Geschäfts wäre, und das Letztere diesem Lande überdies einen seiner verdientesten Beamten verdankte, den dieser Zwiespalt sehr schmerzlich berühre.

Herr Dr. Brix führte sodann ein von Louis Rentzsch in Meissen construirtes Signalhorn mit elektropneumatischer Auslösung vor, welches den Zweck hat, elektrische Klingeln und Läutewerke da zu ersetzen, wo dieselben mit ihrer Tonstärke nicht ausreichend und nicht weit genug hörbar sind.

Zum Schluss machte Herr Christiani einige Mittheilungen über kürzlich auf der Bayerischen Staatsbahn zwischen München und Starnberg unternommene Probefahrten mit elektrischer Beleuchtung.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 30. October 1882. (Politische Wochenschau. Concession für Loslau-Annaberg an die Oberschles. Eisenb.-G. Eröffnung der Haltestellen Witterschlick, Quint und Lischnitz. Vorarbeiten für Posen-Wreschen und Badersleben-Jerxheim. Die Bahnprojecte Gnesen-Nakel und Berlin-Kopenhagen. Die Zahnradbahn auf den Drachenfels. Vereinfachung der Betriebsverhältnisse auf den Rheinischen Bahnen. Brief aus Colmar über das Hugstettener Eisenbahnunglück. Bestimmungen über Be- und Entladefristen. Geheizte Güterwagen. Ministerialverfügungen, betreffend Statistik der Waaren-Ein- und Ausfuhr; Anschluss an die Fernsprecheinrichtungen und Einstellung von Nichtraucher-coupées. Conferenz hinsichtlich Massnahmen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes. Mitteleuropäische Sommerfahrplan-Conferenz. Blitzzug zwischen Paris und Wirballen. Betriebsergebnisse im Monat September.)

Das Ereigniss dieser Woche — für das Königreich Preussen kaum wichtiger als für das gesammte Deutsche Reich — war die Wahl der Abgeordneten zum Preussischen Landtage. Die Hoffnungen, welche die conservativen Parteien an dieselbe knüpften, haben sich erfüllt. Dieselben haben 23 Sitze gewonnen. Hoffen wir, dass die neue Legislaturperiode eine gedeihliche und für alle Beziehungen, insbesondere für das Eisenbahnwesen, erspriessliche sei und der neue Landtag wie der vorige der Staatsregierung die Mittel reichlich verwillige für den beabsichtigten weitern Ausbau des Preussischen Staatsbahnnetzes.

Die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer normalspurigen Locomotivbahn untergeordneter Bedeutung von Loslau nach Annaberg durch die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft, ist im „Reichsanzeiger" publicirt worden. Aus den Concessionsbedingungen, die sich von den allgemein üblichen nicht unterscheiden, heben wir hervor, dass die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn binnen zwei Jahren, nach Eintragung der hiermit genehmigten Erweiterung des Gesellschaftsunternehmens in das Handelsregister, erfolgen muss.

Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln wird die an der Bahnstrecke Bonn-Euskirchen gelegene Haltestelle Witterschlick am 1. November cr. für den Frachtgüterverkehr eröffnet. — Am selben Tage wird die im Bezirk derselben Königlichen Eisenbahndirection gelegene Haltestelle Quint an der Moselbahn, zwischen den Stationen Schweich und Ehrang, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Ebenfalls am 1. November cr. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg an der Bahnstrecke Dan-

zig-Stolp die zwischen den Stationen Lauenburg und Pottangow gelegene Güterladestelle Lischnitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. — (Hinsichtlich der in voriger Nummer (S. 1074) bereits erwähnten Bahneröffnungen im Gebiet der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg sei noch erwähnt, dass nach Bekanntmachung des Reichseisenbahnamts die Bahnstrecke Güldenboden-Mohrungen 39.9 km lang ist, welche auf Station Güldenboden an die Bahnstrecke Dirschau-Königsberg anschliesst.)

Die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Posen nach Wreschen beauftragt worden.

Behufs Herstellung einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Badersleben über Vogelsdorf und Dedeleben nach Jerxheim ist einem in Badersleben zusammengetretenen Comité die Genehmigung zur Anfertigune der generellen Vorarbeiten für den auf Preussischem Staatsgebiete belegenen Theil der Linie ertheilt worden.

Hinsichtlich des Projectes der Secundärbahn Gnesen-Nakel, über das wir schon berichtet haben, erfährt der „Berliner Act.", dass dasselbe Aussicht habe realisirt zu werden, indem Minister Maybach in einem Anschreiben an die Bromberger Regierung erklärt hat, dass er nach gründlicher Erwägung aller Bahnprojecte in dem Viereck Inowrazlaw, Bromberg, Schneidemühl, Posen beschlossen habe, das Project Gnesen-Nakel zu unterstützen, und schon in der nächsten Session dem Landtage einen Antrag wegen dieser Linie vorzulegen, wenn die Kreise unentgeltlich das Terrain hergeben und 180 000 ℳ bewilligen. Der Kreistag Wongrowitz und der Kreistag Schubin haben bereits die auf die betreffenden Kreise fallenden Beitragssummen von 100 000 ℳ resp. 40 000 ℳ bewilligt. Es würden durch diese neue Strecke in erster Reihe die interessirten Verwaltungskreise, welche durch ihre fruchtbaren Ländereien bekannt sind, sehr viel gewinnen. Ferner würde dadurch die Oels-Gnesener und mit dieser die Posen-Creuzburger Eisenbahn der Ostbahn um ein Bedeutendes näher gerückt werden.

Hinsichtlich der in unserm letzten Bericht (No. 83 S. 1059) erwähnten in Aussicht genommenen neuen Bahnverbindung zwischen Berlin und Kopenhagen via Rostock-Warnemünde, für welche eine Belgische Gesellschaft als Unternehmerin auftritt, wird folgende Vergleichung zwischen den Entfernungen der bisherigen Routen und der projectirten über Warnemünde mitgetheilt: Die bisherigen Routen von Berlin nach Kopenhagen sind: 1. über Hamburg-Kiel-Korsöer, 2. über Lübeck-Travemünde, 3. über Stettin. Die Entfernung beträgt auf dem Wege ad 1. 652,86 km, ad 2. 565,54 km, ad 3. 451,09 km. Davon kommen auf die Reise zu Lande ad 1. 517,14 km, ad 2. 313,84 km, ad 3. 134,41 km; auf die Reise zu Wasser ad 1. 135,72 km, ad 2. 251.70 km, ad 3. 316,68 km. Der Weg über Warnemünde ist zu 448,02 km berechnet, wovon 400,02 km auf den Eisenbahnweg und 48 km auf die Seestrecke kommen. Die Gesammtlänge würde also nur 3 km geringer sein, als die des Weges über Stettin. Aber der auf die Seestrecke fallende Antheil würde über Rostock um 268,68 km kürzer sein, als bei der Route über Stettin, 203,70 km kürzer. als bei der Route über Lübeck und 87,72 km kürzer, als bei der Route über Hamburg. Man rechnet nun, dass auf der Tour über Rostock die 400 km der Eisenbahnstrecke 9 Stunden und die Seestrecke höchstens 2 Stunden erfordern, der ganze Weg also in 11 Stunden zurückgelegt werden wird. Als ein weiterer Vorzug werden die überaus günstigen Eisverhältnisse im Hafen Warnemünde hervorgehoben. Im Durchschnitt war derselbe während der letzten zehn Winter nur drei Tage durch Eis gesperrt.

Die Anlage einer Zahnradbahn von Königswinter auf den Drachenfels ist nach langen Verhandlungen nunmehr als gesichert anzusehen und es wird mit der Ausführung des Baues noch in diesem Jahre begonnen werden. Die Bahn hat eine Länge von 1 520 m und eine Gesammtsteigung von 220 m. Am untern Anfangspunkt liegen die Geleise auf 50 m Länge in der Horizontalen, so dass sich die Gesammtsteigung auf 1 470 m vertheilt, woraus sich eine mittlere Steigerung von 1 : 6,7 (15 pCt.) ergiebt. Die grössten Steigungen betragen 1 : 5 (20 pCt.) auf 93 m und 1 : 5,5 (18,2 pCt.) auf 183 und 303 m Länge. Die vorkommenden Curven haben Radien von 180 und 225 m. Die Bahn wird eingeleisig mit 1 m Spurweite angelegt.

Mit der Vereinfachung der Betriebsverhältnisse auf den Rheinischen Bahnen, wie solche durch die Verstaatlichung der Rheinisch-Westfälischen Bahnen möglich geworden ist, wird rüstig fortgefahren. Am 1. October d. J. ist in Altenessen der gesammte Stations- und Güterdienst in die Verwaltung der Rechtsrheinischen Eisenbahn übergegangen und hat die Bergisch-Märkische Eisenbahn ihre Bureaus daselbst eingehen lassen resp. ihre Beamten zurückgezogen. Mit dem gleichen Zeitpunkte ist auf Station Bismarck bei Schalke der gesammte Dienst von der Bergisch-Märkischen Verwaltung übernommen und hat die Verwaltung der Rechtsrheinischen Bahn ihre Beamten zurückgezogen. Ferner ist die Güterexpedition der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu Bocholt aufgelöst und mit der Rechtsrheinischen Güterexpedition daselbst vereinigt.

In Betreff des Eisenbahnunglücks bei Hugstetten wird ein an den Bürgermeister von Colmar gerichtetes Schreiben vom 26. September d. J. bekannt, worin die Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen sich bereit erklärt, mit der Specialcommission zur Feststellung der aus dem Hugstettener Eisenbahnunglück resultirenden Entschädigungsansprüche in Verbindung zu treten. Diese Specialcommission besteht aus sieben Mitgliedern des Unterstützungscomités zu Colmar. Schon vor Bildung der Specialcommission waren, wie die „Elsass-Lothr. Ztg." mittheilt, auf Anregung des Colmarer Unterstützungscomités zahlreiche Schadenersatzanmeldungen eingelaufen. Die Specialcommission erachtete es als ihre Aufgabe, die Meldungen zu sammeln, zu vervollständigen, thatsächlich und rechtlich zu prüfen und alsdann der Generaldirection der Badischen Bahnen vorzulegen. Bezüglich derjenigen Ansprüche, welche auf das Haftpflichtgesetz nicht gestützt werden können, hat die Generaldirection durch den Betriebsdirector Schupp erklären lassen, dass deren prinzipielle Anerkennung von dem Ausgange der in Freiburg anhängigen Strafuntersuchung abhängig sei.

Ueber die Be- und Entladefrist ist mit Rücksicht auf den noch immer bestehenden Wagenmangel für die Potsdamer, Lehrter, Anhalter und Dresdener Bahnhöfe in Berlin, sowie für sämmtliche Bahnhöfe in Halle a./S. amtlich angeordnet worden, dass die Frist, innerhalb welcher Wagenladungsgüter Seitens der Versender bezw. Empfänger zu verladen oder zu entladen sind, zwölf Tagesstunden beträgt und sämmtliche hiervon abweichenden Bestimmungen fortan aufgehoben sind. Die Königlichen Eisenbahndirectionen machen ferner bekannt, dass der eingetretene Mangel an bedeckten und offenen Güterwagen im Verkehrsinteresse die Pflicht auferlegt, auf Innehaltung der Ein- und Ausladefristen zu halten. Es wird daher während der Dauer des Wagenmangels Anträgen auf Erstattung von Wagenstrafmiethen aus Billigkeitsrücksichten nur in ganz seltenen Ausnahmefällen stattgegeben werden können. Die Directionen ersuchen die Interessenten sowohl im eigenen wie im Verkehrsinteresse behufs möglichster Vermeidung weiterer Massregeln die Beladung und Entladung der Güterwagen auf das Schleunigste bewirken zu lassen.

Geheizte Güterwagen lässt die Staatsbahnverwaltung, um einem von den Verkehrsinteressenten resp. von den Handelskammern geäusserten Wunsche nachzukommen, via Insterburg nach Eydtkuhnen gehen, indem sie vom 1. November cr. bis zum 1. April 1883 an jedem Mittwoch mit dem Abend-Personenzuge einen Personenwagen III./IV. Classe ab Berliner Güterbahnhof Lichtenberg mit Heizungsvorrichtung zum eilgutmässigen Transport von Südfrüchten, Wein, Bier etc. beigiebt.

Zum Zwecke einer möglichst vollständigen Statistik der Waaren-Ein- und Ausfuhr hat der Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass vom 1. Januar 1883 an alle auf den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen beförderten Waaren zur Anschreibung zu bringen seien; gleichzeitig ist den Privatbahn-Directionen anheim gegeben worden, sich diesen statistischen Erhebungen anzuschliessen.

Für diejenigen Städte, in welchen seitens der Reichs-Postverwaltung allgemeine Fernsprech-Einrichtungen hergestellt sind, hat eine Verfügung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten den Staatseisenbahn-Directionen empfohlen, den Anschluss ihrer Güterexpeditionen an dieselben ins Auge zu fassen.

Wiederholte Klagen über unzureichende Einstellung von Nichtraucher-Coupées haben dem Minister der öffentlichen Arbeiten in einer Verfügung vom 14. d. Mts. Veranlassung gegeben, die deshalb bestehenden Anordnungen „zur genauesten Beachtung" in Erinnerung zu bringen. „Es ist mindestens der dritte Theil der in einem Zuge vorhandenen Coupées zweiter Classe (ausser den Damencoupées) als Nichtraucher-Coupées zu bezeichnen." Insofern die Unzulänglichkeit der Nichtraucher-Coupées für nichtrauchende Herren, wie bisweilen wahrgenommen ist, dadurch hervorgerufen wird, dass diese Coupées wegen unzureichender Einstellung von Damencoupées von allein reisenden Damen in grösserer Anzahl eingenommen werden, so ist dafür zu sorgen, dass die im Zuge vorhandenen Damencoupées vorübergehend vermehrt werden.

Um hinsichtlich der Massnahmen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, für welche bei den am 2. und 3. December 1880 im Ministerium der öffentlichen Arbeiten stattgehabten Berathungen, eine einheitliche Regelung nicht erfolgt war, sondern welche erst nach und nach durch Einführung bewährter Sicherheitsvorrichtungen, Umgestaltung bestehender Anlagen u. s. w. zu einem gewissen Abschlusse gebracht werden sollen, eine klare Uebersicht über die in dieser Beziehung gethanen Schritte zu erhalten, und um andererseits der fortschreitenden Entwickelung und Vervollkommnung der die Sicherheit des Betriebes bezweckenden Einrichtungen gebührend Rechnung tragen zu können, wird zufolge Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten im November eine Conferenz von Vertretern der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen unter Zuziehung einzelner grösserer Privatbahn-Verwaltungen, hier zusammentreten. Es sollen die inzwischen gesammelten Erfahrungen ausgetauscht, Mittheilungen über getroffene Sicherheitsmassregeln gemacht und weitere, auf die Sicherung

des Betriebes zielende Vorschläge zur Erörterung gebracht werden. Solche Vorschläge sind jüngst seitens der Staatsbahn-Directionen dem Herrn Minister für die bevorstehende Conferenz eingereicht worden.

Die grosse Mitteleuropäische Sommerfahrplan-Conferenz für 1883 soll nach dem Lindauer Beschluss vom 28. Juni d. J. am 11. Januar k. J. in Prag zusammen kommen. Für diese Conferenz hat nach einer dem „Berliner Actionär" zugehenden amtlichen Mittheilung von den in Prag domicilirenden Eisenbahnverwaltungen die Betriebsdirection der Böhmischen Westbahn die Leitung übernommen. Die genannte Behörde wird die Anträge für die Plenar- und für die Specialberathung entgegennehmen, die Tagesordnung aufstellen und die Verhandlungen leiten.

Die internationale Schlafwagen-Gesellschaft hatte vor einiger Zeit einen **Blitzzug** probeweise von Paris nach Wien und zurückfahren lassen. Dieselbe Gesellschaft beabsichtigt nunmehr auch einen Versuch mit einem Blitzzuge zwischen Paris und Wirballen über Berlin anzustellen, derselbe soll die Reise um 7 Stunden abkürzen. Die einleitenden Verhandlungen haben begonnen und im Monat November soll ein Probe-Blitzzug in Berlin eintreffen, um dem Minister Maybach und den Mitgliedern der Eisenbahndirection Berlin präsentirt zu werden. Von dem Eindruck, den die Herren empfangen, wird es abhängen, ob die Verhandlungen zu einem günstigen Resultat führen. Die wegen Einrichtung des Zuges Paris-Wien gepflogenen Verhandlungen haben volle drei Monate in Anspruch genommen.

Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat September d. J. ergiebt für die 53 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten, wenn man die Preussischen Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen als ein Bahncomplex betrachtet: Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im September d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 435,86 km Betriebslänge) bei 25 Bahnen mit zusammen 20 153,05 km höher und bei 28 Bahnen mit zusammen 9 282,81 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 23 Bahnen mit zusammen 19 495,36 km höher und bei 30 Bahnen mit zusammen 9 940,50 km (darunter 8 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 435,86 km Betriebslänge) bei 35 Bahnen mit zusammen 22 805,73 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 6 630,13 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 33 Bahnen mit zusammen 21 996,44 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 7 439,42 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg.

(Schluss.)

Nach der Betriebsrechnung betragen die etatsmässigen Einnahmen (incl. der auf Grund des Gesetzes vom 20. April 1881 erhobenen Wittwen- und Waisengeld-Beiträge) insgesammt 43 539 254 *M*, wovon auf die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen allein 37 928 109 *M* und auf die Wilhelm-Luxemburgbahn allein 5 611 144 *M* entfallen. Gegenüber dem Vorjahre, welches mit 40 102 892 *M* abschloss, ist das Mehr des vorliegenden Etatsjahres 3 436 362 *M* = 8,6 pCt. Auf ein Kilometer Betriebslänge betragen die Einnahmen 32 310 *M* oder 1 661 *M* = 5,4 pCt. mehr wie im Vorjahre. Ausser den bereits angegebenen Erträgnissen aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 10 224 134 *M* und aus dem Güterverkehre mit 29 298 259 *M* participiren noch an den Gesammteinnahmen: 758 169 *M* Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter, 1 971 020 *M* Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln, 821 934 *M* Erträge aus Veräusserungen und 465 735 *M* verschiedene sonstige Einnahmen. — Die Gesammtausgaben (einschliesslich der ausseretatsmässigen Ausgabe für Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bis Ende 1871, sowie der auf Grund des vorerwähnten Gesetzes gezahlten Wittwen- und Waisengelder) betragen 27 423 944 *M*, haben sonach gegen das Vorjahr mit 25 840 710 *M* eine Zunahme um 1 583 235 *M* oder 6,1 pCt. erfahren. Auf die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen allein kommen hiervon 22 536 570 *M* und auf die Wilhelm-Luxemburgbahn allein 4 887 374 *M*. Von der wirklichen Ausgabe die gezahlten Pachtbeträge für die dem Reiche nicht gehörigen Bahnstrecken mit 2 261 362 *M* in Abzug gebracht, ergiebt eine reine Betriebsausgabe von 25 162 582 *M* (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen allein 22 299 270 *M* und Wilhelm-Luxemburgbahn allein 2 863 311 *M*). Von dieser Summe entfallen auf die allgemeine Verwaltung 1 980 896 *M*, auf die Bahnverwaltung 8 000 752 *M* und auf die Transportverwaltung 15 180 932 *M*. Auf ein Kilometer Bahnlänge betragen die Ausgaben 20 351 *M* oder 602 *M* = 3 pCt. mehr wie im Vorjahre. In Procenten der Einnahmen betrugen die Ausgaben einschliesslich der Pächte 63 pCt. gegen 59,4 pCt. in 1880/81 und die reinen Betriebsausgaben 57,8 pCt. gegen 58,3 pCt. — Der hiernach verbleibende Ueberschuss beziffert sich im ersteren Falle auf 16 115 309 *M* und nach Abzug der gezahlten Pächte an den Ausgaben auf 18 376 672 *M*, wovon auf die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen allein 15 391 538 *M* bezw. 15 628 838 *M* und auf die Wilhelm-Luxemburgbahn allein 723 770 *M* bezw. 2 747 833 *M* kommen. Im Vorjahre betrug der Ueberschuss nur 14 262 182 *M*, derselbe hat sonach im vorliegenden Berichtsjahre um 1 853 127 *M* oder 13 pCt. zugenommen. Auf ein Kilometer Betriebslänge beträgt der Einnahmeüberschuss 11 959 *M* oder 1 059 *M* = 9,7 pCt. mehr wie im Vorjahre.

Gegenüber dem oben bereits angegebenen Anlagecapital von 444 423 176 *M* bezw. 352 989 748 *M* repräsentirt der Einnahmeüberschuss von 16 115 309 *M* eine Verzinsung von 3,626 pCt. bezw. 4,565 pCt. gegen 3,368 bezw. 4,277 pCt. im Etatsjahre 1880/81.

Die Englische Parlamentsenquête, betreffend Eisenbahnfahrgelder und Frachten.

(Fortsetzung.)

Ueber die sogenannten Ausnahmetarife hat das Comité Auskunft erhalten fast nur von bei der Production betheiligten Personen, welche mit verhältnissmässig höherer Fracht als Producenten in anderen Gegenden belastet werden; oder von Plätzen, durch welche der Verkehr passirt und die, bei der Beförderung oder Vertheilung interessirt, sich beklagen, dass derselbe durch niedrige Frachtraten anderer Routen von ihnen abgeleitet werde.

Ohne die durch niedrige Frachten der Bahnen hervorgerufene Concurrenz würde indessen der Handel vielmehr ein blos localer sein und der dem Markte am nächsten befindliche Händler würde wahrscheinlich einen grossen Nutzen erzielen. Dagegen kann die Concurrenz für das Publikum im Allgemeinen nur vortheilhaft sein; dass Greenock-Zuckerraffinerien auf demselben Markte sein können, wie die Londoner, mag für diese eine Unbequemlichkeit, für Erstere ein Vortheil, gewiss aber nicht zum Nachtheil der Käufer und Consumenten sein. Es lohnt sich wohl, diesen Fall näher zu verfolgen: 39 Englische Städte, nach welchen Zucker von Greenock auf eine Durchschnittsentfernung von 292 Meilen versandt wird, befinden sich in einer durchschnittlichen Entfernung von nur 150 Meilen von London. Die Frachten von beiden Plätzen sind ungefähr gleich und bringen ab Greenock etwa 1,09 d., ab London etwa 2,13 d. pro ton und Meile. Mit anderen Worten: Zucker wird ab Greenock für dieselbe Summe etwa doppelt so weit gefahren, als ab London. Hierdurch wird es den Greenocker Raffineuren möglich, mit den Londonern zu concurriren und dies ist es, worüber Letztere sich beschweren, indem sie entweder die Ermässigung der Londoner oder Erhöhung der Greenocker Zuckerfrachten verlangen. Der Erfolg werde, beim Eingehen hierauf, sein, dass der Greenocker Zucker von einem Theile jener Plätze verdrängt, den nördlichen Bahnlinien ein erheblicher Theil ihres Verkehrs entzogen und den südlichen Linien zufliessen, den Londoner Zuckerraffinerien aber ein factisches Monopol gewährt würde. Diese würden also den Hauptgewinn von einer solchen Aenderung haben. Dem Comité scheint ein solches Resultat weder gerecht noch vernünftig.

Wenn auch „gleiche Meilen"-Sätze bei dem Comité nicht ausdrücklich verlangt worden, so sind vor demselben doch Ansichten vertreten, welche fast dasselbe bedeuten, so dass der Bericht die darauf sich beziehenden Worte des ähnlichen Comités von 1872 wieder giebt, wonach Letzteres ein Tarifsystem nach gleichen Meilensätzen verwirft, weil es das Publikum und die Bahnen selbst um die Vortheile der Concurrenz der Bahnen unter einander und mit anderen Transportgelegenheiten bringe und jenes System gleichwohl zahlreiche Ausnahmen unerlässlich mache.

Aber eine gewisse Gleichmässigkeit der Frachtfestsetzung ist dringend beansprucht in anderer Form und aus anderen Gründen. Die Farmer beklagen sich, dass importirten landwirthschaftlichen Producten eine Bevorzugung gewährt werde vor einheimischen durch niedrigere Frachten; dass für fremdes Getreide und Fleisch von Liverpool nach London weniger erhoben werde, als für Englisches; dass Amerikanisches Vieh von Glasgow nach London billiger gefahren werde, als Schottisches; dass für das in Newcastle gelandete Vieh nach dem Innern geringere Fracht erhoben werde, als für das aus Northumberland und Durham kommende; dass fremdes Obst und fremder Hopfen von Boulogne oder Vlissingen nach London weniger zahle, als inländische derartige Producte von Ashford oder Sittingbourne. Die Drahtfabrikanten beschweren sich, dass Belgischer Draht und andere Güter von Belgien nach Birmingham viel billiger transportirt werden, als ähnliche Güter von Birmingham nach London. Fabrikanten von Chemikalien beklagen sich, dass die Kohlen, welche sie ver-

wenden, höhere Frachten tragen müssen, als die über Liverpool gehenden, für ihre auswärtigen Concurrenten bestimmten; und Limerick beschwert sich, dass fremder Schinken und sonstige Lebensmittel von Liverpool nach Limerik mit viel niedrigerer Fracht belegt wird, als für Limericker Erzeugnisse über dieselbe Route nach demselben Hafen. Bradford führt Beschwerde, dass der Exportverkehr von Manchester sowohl als von Bradford Vorzugsfrachten geniesst vor der inländischen Consumtion. Kurz, die Klagen kehren vielfach wieder, dass Eisenbahngesellschaften die heimischen Producenten schädigen durch niedrigere Import- und Exportfrachten.

Wie weit diesen theilweise gewiss begründeten Klagen ungebührliche Bevorzugungen gegenüberstehen, glaubt das Comité nicht entscheiden zu sollen, da der ordentliche Gerichtshof dies zu thun völlig berechtigt sei und jeder einzelne Fall für sich besonders behandelt werden müsse. (Fortsetzung folgt.)

Die Situation der Französischen Eisenbahnen am 31. December 1881.

Das Französische Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlichte vor Kurzem im „Journal officiel", als Vorläufer für die jährlich über die Französischen Bahnen erscheinenden ausführlicheren Mittheilungen, einige provisorische Zusammenstellungen, welche Aufschluss über den Stand der Eisenbahnen am 31. December 1881, nämlich über die während des letzten Betriebsjahres erfolgten Eröffnungen neuer Linien, Concessionsertheilungen und Expropriationen ertheilen. Danach sind während des Jahres 1881 1 310 km neue Bahnlinien eröffnet worden, während im Jahre 1880 nur 902 km neue Bahnlänge dem Betriebe übergeben wurden. Rechnet man zu diesen noch einige Eisenbahnlinien, welche früher als Secundärbahnen gerechnet, aber jetzt in das allgemeine Eisenbahnnetz aufgenommen worden sind, so gelangt man zu einer Totalsumme von 1 529 km. Die Totallänge des im Betriebe befindlichen Eisenbahnnetzes ist somit von 23 738 auf 25 267 km gestiegen, worin 212 km gewerbliche und diverse Bahnen, 15 km auf dem Schweizerischen Gebiete und 2 km auf dem Belgischen Territorium belegene nicht mit einbegriffen sind.

Unter diesen 25 267 km befinden sich:

Concessionirte Bahnen . . .	21 753 km.
Staatsbahnen	1 999 „
Nichtconcessionirte Bahnen .	1 515 „

Auf den Staat fällt der grössere Theil aller im Jahre 1881 neu eröffneten Linien; die von ihm hergestellte Eisenbahnstrecke beläuft sich auf 1 224 km, von denen 145 auf das eigentliche Staatsnetz und 1 029 km auf die decretirten und nicht concessionirten Eisenbahnen kommen.

Was die Privatgesellschaften betrifft, so hat die Ostbahn 46 km, die Westbahn 107 km, die Nordbahn 23 km, die Lyon-Mittelmeerbahn 85 km, die Picardie- und Flandrische Bahn 28 km und die Vassy- Doulevant Bahn 16 km neu gebaut und eröffnet.

Der Betrieb des grösseren Theils der nicht concessionirten Eisenbahnen ist übrigens den grossen Eisenbahn-Gesellschaften in Regie übertragen worden; so hat z. B. die Westbahn 406 km, die Ostbahn 243, die Orléansbahn 33 und die Nordbahn 32 km im Betriebe 127 km sind wieder den Staatsbahnen einverleibt worden, und nur 107 km werden in directer Regie betrieben.

Was die 42 definitiven Concessionen betrifft, so erstreckten sich dieselben i. J. 1881 nur auf 12 km; 3 km von der Sarthegrenze nach Bessé (von den Staatseisenbahnen) und 6 km von der Nordosteisenbahn. Die Linien von Perpignan nach Prades hingegen und diejenigen von Bourges nach Gien, von Argent nach Beaune-la-Rolande und von Armentières nach der Belgischen Grenze, im Ganzen 199 km sind vom Staate wieder in Besitz genommen worden, so dass also die Länge der concessionirten Bahnen, welche Ende 1880 27 046 km betrug, sich am 31. December 1881 nur noch auf 26 859 km belief. An dieser letzten Ziffer participiren die Staatsbahnen mit 2 618 km, während die industriellen etc. Bahnen (301 km) ebensowenig wie die bedingungsweise concessionirten (147 km) sowie die Linien auf fremdem Territorium (15 km auf dem Schweizerischen und 2 km auf dem Belgischen Gebiet) darin eingeschlossen sind.

Die als von öffentlichem Interesse erklärten oder nicht concessionirten Eisenbahnen haben sich im Laufe von 1881 bedeutend vermehrt, indem 2 376 km gegen 789 im Jahre 1880 im verflossenen Jahre als von öffentlichem Interesse erklärt wurden, und wenn man diesen die im Betriebe befindlichen, oben erwähnten und vom Staate zurückgekauften oder in das allgemeine Eisenbahnnetz aufgenommenen 418 km, sowie die noch im Bau befindlichen Linien von Toul nach Coulombay, Lunéville nach Gerbeviller, Nantes nach Cholet, Beaupréau nach Chalonnes, Avranches nach der Orne-Grenze, Carentan nach Cateret und Epinac nach Velars, zusammen 278 km, welche gleichfalls dem allgemeinen Eisenbahnnetz incorporirt worden sind, hinzugezählt, so gelangt man zu einer Totalsumme von 3 072 km. Somit betrug am 31. December 1881 die Totallänge dieser Kategorie von Eisenbahnlinien 8 450 km.

Die Secundärbahnen vermindern sich in Folge der beständigen Ankäufe durch den Staat fortwährend. 137 km sind vergangenes Jahr dem Betriebe übergeben worden, von welchen sich 14 in dem Departement Bouches-du-Rhône, 20 im Pas-de-Calais, 72 im Rhône- und Isère-Departement, 36 im Oise- und Somme- und 5 im Rhône- und Loire-Departement befinden; da aber 219 km in das Hauptbahnnetz übernommen worden, so beläuft sich die gesammte im Betriebe befindliche Länge, welche am 31. December 1880 2 192 km betrug, am 31. December 1881 nur noch auf 2 112 km.

Was nun die ertheilten Concessionen betrifft, so zeigt sich entsprechend obigen Resultaten Folgendes: Nur 27 km sind wirklich concessionirt worden, von welchen 21 in den Pyrénées-Orientales (Perpignan-Barcarès) und 6 in l'Ariège (von Tarascon-sur-Ariège nach Saurat) sich befinden; aber da 440 km vom Staate angekauft und in das Hauptbahnnetz incorporirt worden sind, so folgt daraus, dass die am 1. Januar 1881 3 681 km betragende concessionirte Länge am 1. Januar des laufenden Jahres auf 3 268 km reducirt war.

Die Algerischen Eisenbahnen fangen an, im Eisenbahnwesen Frankreichs eine bedeutende Wichtigkeit zu erlangen. Im Ganzen sind 169 km pro 1881 dem Betriebe übergeben worden, und zwar sind dies: die Linie von Saïda nach Kalfallah und Modzbah (65 km), der Franco-Algerischen Eisenbahngesellschaft gehörig, ferner diejenige von Duvivier nach Soux-Arrhas (52 km), der Bône-Guelma-Eisenbahngesellschaft gehörig, diejenige von l'Alma nach Ménerville (15 km), der Ostalgerischen Bahn gehörig, und die nicht concessionirte Linie von Modzbah nach le Kreider (37 km). Die gesammte im Betriebe befindliche Länge ist 1881 somit auf 1 292 km gebracht worden, wobei zu bemerken ist, dass 109 km auf dem Tunesischen Terrain gelegen und die 32 km lange Industriebahn von Motka-el-Hadid hier nicht mit eingeschlossen sind. Concessionirt wurde im Jahre 1881 nur eine einzige Linie, nämlich die 88 km lange Strecke von Sidi-bel-Abbès nach Ras-el-Ma, welche sich dem Netze der Westalgerischen Bahn einfügte.

Ausserdem ist die in strategischem Interesse erbaute Eisenbahn Mecheria-Saïda mit einer Gesammtlänge von 125 km als von öffentlichem Interesse erklärt worden und die Secundärbahn von St. Barbe du Tlélat nach Sidi-bel-Abbès ist in das Hauptbahnnetz incorporirt worden.

Die in Algerien concessionirte Länge ist also von 1880 bis 1881 von 2 107 auf 2 320 km gestiegen.

Literatur.

L'impianto e l'exercizio dei tramways nella provincia di Milano. Dati tecnici e statistici raccolti a cura del deputato provinciale ingegnere Giuseppe Bianchi. Con 19 tarole e 52 incisioni intercalate nel texto. Milano, Ulrico Hoepli, editore librajo. 1883.

Die in Italien bereits in bedeutender Ausdehnung im Betriebe befindlichen Tramways haben mit Recht in Deutschland und Oesterreich die Aufmerksamkeit aller derjenigen auf sich gelenkt, welche sich für die Entwickelung des Localbahnwesens interessiren. Die Oesterreichische Regierung hat auch in richtiger Würdigung der Wichtigkeit dieser Transporteinrichtung im vorigen Jahre eine aus competenten Fachmännern bestehende Commission nach Italien entsendet, um sich zuverlässigen Bericht über dieselbe erstatten zu lassen. Bei diesem Interesse für die Italienischen Tramways glauben wir auf die unter obigem Titel bei Hoepli in Mailand erschienene Monographie über die Tramways in der Provinz Mailand besonders aufmerksam machen zu sollen. In der Provinz Mailand sind 307 km Tramways bereits im Betriebe und für weitere 225 km ist die Concession gefordert. Von der im Betriebe befindlichen Länge werden 15 km (Mailand-Monza) mit Pferden, der Rest mit Dampf betrieben. Wie aus der dem Werke beigegebenen Karte der Provinz Mailand ersichtlich, laufen die Tramways grösstentheils auf oder unmittelbar neben den Provinzial- und Communalstrassen, welche die einzelnen Orte verbinden, auf einzelnen Strecken aber haben die Tramways auch eigene Bahnkörper, so z. B. die 23,8 km lange Tramwaystrecke Fino-Como-Saronno auf eine Länge von 14,6 km. Die Einrichtung ist aus dem Pferdebahnbetrieb hervorgegangen und hat deshalb auch die Eigenthümlichkeit desselben behalten: die leichten, aus höchstens 3—4 Wagen bestehenden, aber häufiger verkehrenden Züge, die vielen Haltepunkte u. s. w.

Das vorliegende, 270 Octavseiten haltende Werk ist in 6 Abschnitte getheilt, von denen der erste allgemeine Bemerkungen über den Ursprung und die Anlage der Tramways, sowie über die auf dieselben bezügliche Gesetzgebung enthält. Der zweite Theil handelt von der Construction der Tramways, dem Querprofil der Strassen, welche für die Anlage benutzt werden, der Verstärkung der für den gewöhnlichen Verkehr erbauten Brücken, sowie den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen. Im dritten Abschnitt werden sodann die Oberbauconstructionen besprochen und sind die wesentlichsten Formen, welche auf den Tramways vorkommen, beschrieben und bildlich dargestellt. Ebenso finden sich in dem vom Rollmateriale handelnden vierten

Abschnitte alle wichtigeren Betriebsmittel, welche auf den Mailänder Tramways Anwendung gefunden haben, beschrieben und bildlich dargestellt. Der fünfte Abschnitt handelt vom Betriebe, von dem dabei beschäftigten Personale, von den Fahrplänen, Tarifen, den Verbandsverkehren und von einer geplanten Verbindung aller Dampftramways in Italien. Der sechste Abschnitt endlich giebt eine detaillirte Beschreibung der einzelnen Linien mit interessanten Angaben über Baukosten und Betriebsergebnisse. Als Anlagen sind dem Werke beigefügt die Concessionsbedingungen für Tramways mit Pferde- und für solche mit Dampfbetrieb, ferner Ministerialerlasse, welche sich auf den Betrieb der Dampftramways beziehen, das Reglement der Oberitalienischen Eisenbahnen für die Ueberschreitung ihrer Geleise durch Tramways u. a.

Wir können nicht umhin, die für uns Deutsche sehr reich und elegant erscheinende Ausstattung des vorliegenden Werkes besonders lobend hervorzuheben und bemerken noch, dass auch für solche, welche der Italienischen Sprache nicht oder nur in geringerem Masse mächtig sind, das Werk Werth haben wird, da die demselben beigegebenen 19 Tafeln Zeichnungen, wie die 52 im Texte enthaltenen sauberen und deutlichen Holzschnitte schon an sich ein reiches Material für die Beurtheilung der Italienischen Tramwayverhältnisse darbieten.

Miscellen.

Die älteste Zeitung der Welt ist der in Peking erscheinende „King Pau" (Staatszeitung). Dieselbe wurde im Jahre 911 unserer Zeitrechnung gegründet, erschien bis zum Jahre 1351 unregelmässig, von da ab bis in die neueste Zeit einmal wöchentlich. Am 4. Juni d. J. wurde der King-Pau durch Kaiserlichen Erlass in eine täglich in 3 Ausgaben erscheinende Staatszeitung umgewandelt.

Die erste Ausgabe erscheint früh Morgens, ist auf gelbem Papier gedruckt und heisst „King-Pau" (Geschäftsblatt). Wie der Name bereits bezeichnet, besteht der Inhalt aus Börsen- und Handelsnotizen und allen Arten Anzeigen und Empfehlungen. Die Auflage ist 8 000 Exemplare stark.

Das 2. Blatt, ebenfalls auf gelbes Papier gedruckt, erscheint Vormittags und enthält die offiziellen Erlasse und Anzeigen, ferner fashionable Mittheilungen und allgemeine Neuigkeiten. Ueber dem alten, hauptsächlich für diese Ausgabe beibehaltenen Namen King-Pau führt dasselbe die Bezeichnung „Schuen-Pau" (Offizielles Blatt).

Der 3. Theil wird spät Abends ausgegeben, ist auf rothes Papier gedruckt und heisst „Tilani-Pau" (Provinzialblatt). Der Inhalt dieses für die Provinzen bestimmten Blattes wird aus den beiden andern zusammengesetzt.

Sechs Mitglieder des Han. Lin. Academik leiten die Redaction, sie sind Staatsbeamte und als solche besoldet.

Die tägliche Auflage der Zeitung umfasst 13 000 bis 14 000 Nummern.

Der London „Daily Telegraph" wird auf 10 rotirenden Hoe'schen Pressen gedruckt, deren jede pro Minute 230 fertige Exemplare druckt. Die 2 300 Exemplare machen daher in einer Minute eine Länge von nahezu zwei Englischen Meilen aus. Täglich werden 16 000 kg Papier gebraucht.

Grosse Zirkelsäge. In Sheffield (England) ist kürzlich nach „Scientific American" vom 7. October eine Zirkelsäge von 88 Zoll Durchmesser hergestellt. Die Schwierigkeiten in Herstellung so grosser Sägeblätter und deren Härtung sind ganz ausserordentliche.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Die Station Saarn des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld wird vom 1. November d. J. ab in die Ausnahmetarife vom 1. März bezw. 20. October 1880 für den Verkehr mit den Elb-, Weser- und Emshafenstationen bezw. Lübeck, Altona, Ottensen, Kiel, Flensburg und Mecklenburgischen Stationen mit Frachtsätzen für die Classen 4 und 5 bezw. 3 (Eisenwaaren des Specialtarifs I) aufgenommen. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, den 25. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1996)

Am 1. November cr. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg vom 1. Mai d. J. in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Bestimmung über die Frachtberechnung für Schnellzugs-Eilgüter nach und von Berlin loco und trans., Kilometerzeiger für die neu aufgenommenen Stationen Mersch des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Griefstedt und Grizehne des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Tarifkilometer resp. Frachtsätze zwischen Leipzig und den Stationen der Strecken Wetzlar-Troisdorf, Siegen-Betzdorf und Troisdorf-Horchheim, eine Ausnahmetarifbestimmung für Langholz, Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 4 für Eisen und Stahl des Specialtarifs II und Berichtigungen.

Soweit die Tarifkilometer resp. Frachtsätze des Nachtrages Erhöhungen in sich schliessen, kommen dieselben erst vom 15. December cr. ab zur Anwendung.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie in den Geschäftslocalen der unterzeichneten und der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg zum Preise von 10 ₰ zu beziehen. Köln, den 25. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1997)

Am 10. November d. Js. treten ermässigte Frachtsätze für den **Getreideverkehr** von Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, der Erzherzog-Albrechtbahn, der Galizischen Carl-Ludwigbahn sowie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Dresden (Alt-, Neu- und Friedrichstadt) in Kraft. Exemplare des betreffenden Nachtrages (No. 13) können durch uns bezogen werden. Dresden, am 26. October 1882. Namens des Rumänisch-Galizisch-Deutschen Verbandes: Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. (1998)

Zum Gütertarif vom 1. September 1881 für den Rheinisch-Westfälisch und Hannover-Baseler Verkehr tritt am 1. November cr. der Nachtrag V, enthaltend u. A. Vorschriften über das Verfahren bei Routenvorschriften der Versender und neue Frachtsätze für die Stationen Hemer, Littfeld, Milspe-Thal und Vörde, sowie ermässigte Frachtsätze für Station Lüdenscheid des Directionsbezirks Elberfeld. Preis 0,10 ℳ. Köln, den 25. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1999)

Mit 25. October 1882 treten im **Sächsisch-Ungarischen Elbe-Umschlagsverkehre** für Holztransporte von mindestens 10 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür ermässigte Sätze zwischen Czegléd, Köbanya und Budapest der Oesterreichischen Staatsbahn und Dresden-Elbkai für die Dauer der diesjährigen Elbschifffahrtsperiode in Kraft. Dieselben sind bei uns zu erfragen. Dresden, am 24. October 1882. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (2000)

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Directionsbezirken Köln (linksrheinisch) und Magdeburg (incl. der Berliner Ringbahn) vom 1. Mai d. J. tritt am 1. November d. J. der 3. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers (E):
   a) Anderweite Entfernungen für die Station Leipzig M. H.;
   b) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Griefstedt, Grizehne, Gr. Rudestedt, Heldrungen, Sömmerda und Stotternheim des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg.
2. Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 2 für Eisen und Stahl, auch verzinkt etc., nach Berlin etc.
3. Berichtigungen.

Soweit durch die sub 1a genannten Entfernungen für Leipzig M. H. Erhöhungen der bisherigen Sätze eintreten, kommen dieselben erst mit dem 1. Januar 1883 zur Anwendung.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,10 ℳ pro Exemplar bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben. Köln, den 30. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (2001)

Kohlenverkehr nach Nordbayern (Kohlentarif No. 10). Kohlen- und Coakssendungen nach Markteinersheim sind mit den Frachtsätzen für Kitzingen plus 0,03 ℳ pro 100 kg direct zu kartiren.

Als Entfernungen kommen diejenigen für Kitzingen plus 12 km in Betracht. Köln, den 26. October 1882. Kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (2002)

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschafts-Verkehr. Mit 15. November 1882 tritt ein Nachtrag II zu Theil II, Heft I (Verkehr zwischen Galizien einerseits und der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn andererseits) in Kraft, welcher

a) einen Ausnahmetarif für Spiritus in Fässern bei Aufgabe von 10 000 kg mit besonders ermässigten Sätzen,
b) einen Ausnahmetarif für leere zur Füllung nach Galizien gehende neue und gebrauchte Spiritusfässer bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten,
c) einen Ausnahmetarif für Grosshornvieh-Transporte in Wagenladungen unter Zugrundelegung der Boden-

flächen der zur Verwendung kommenden Wagen
enthält.

Mit diesem Nachtrage werden sämmtliche Sätze des bisherigen Ausnahmetarifs Ia (für Spiritus) sowohl im Hefte 1 als auch im Hefte 2 des Tarifes für obigen Verkehr ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verbandverwaltungen, wie in den grösseren Verbandstationen zu beziehen. Wien, im November 1882. Die Verband-Verwaltungen. (2003)

Vom 1. November ds. Js. wird die Station Büderich des Eisenbahndirections-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet und in die bezüglichen Tarife für den Local-Verkehr des genannten Directionsbezirks und für den Rheinischen Nachbar-Verkehr, sowie für die directen Verkehre mit Stationen der Eisenbahndirections-Bezirke Frankfurt am Main, Hannover, Magdeburg, der Oldenburgischen, der Braunschweigischen, der Main-Neckar- und der Hessischen Ludwigsbahn aufgenommen. Das Nähere ist bei den Güter- und Gepäck-Expeditionen der betreffenden Stationen, sowie in unserm hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 25. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2004)

Deutsch - Skandinavischer Eisenbahn-Verbands-Güter-Verkehr. Zum Tarif vom 1. Juli 1877 ist ein Nachtrag XII erschienen, nach welchem vom 1. November an getrocknetes Obst zur Classe III tarifirt.

Exemplare dieses Nachtrags werden bei unserer Betriebs-Controle hier unentgeltlich verabfolgt. Altona, den 28. October 1882. Die Direction. (2005)

Sächsisch-Thüringischer Güter-Verkehr. Zum Tarife vom 16. März 1880 tritt am 1. November cr. Nachtrag XV in Kraft. Derselbe enthält directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lauchhammer und Ammendorf, sowie eine Tarifberichtigung und ist zum Preise von 0,05 Mark bei den Verbands-Expeditionen zu haben. Erfurt, den 25. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction Erfurt. (2006)

Königlich Ungarische Staatsbahnen. Ungarischer Eisenbahn-Verband. Mit 1. November lauf. J. treten folgende Tarife in Wirksamkeit: Das Tarifheft VII, welches directe Frachtsätze zwischen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Stationen der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen enthält, welches Heft das gleichnamige, seit 15. März d. J. bestehende Heft ausser Kraft setzt. — Der Nachtrag 1 zu Heft I (Budapest), welcher Aenderungen, Erhöhungen und die Ausdehnung der Ausnahmetarife enthält. — Ein allgemeiner Nachtrag zu sämmtlichen Tarifheften des Ungarischen Eisenbahn-Verbandes, sowie zwei Tarife im Verkehre mit einigen Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft vom 21. Juni lauf. J., die Ausserkraftsetzung der Classe A 2 betreffend. Exemplare können im Tarifbureau der Königl. Ungarischen Staatsbahnen bezogen werden. Budapest, am 24. October 1882. Die Direction. (2007)

Hannover-Westfälischer Verband. Zum Gütertarife für den obigen Verband vom 1. Juli cr. ist der am 10. November cr. in Kraft tretende Nachtrag 1 herausgegeben, welcher Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Aldenhoven und Kirchberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn, sowie anderweite Tarifkilometer für die übrigen Verbandsstationen der Aachen-Jülicher Bahn enthält.

Exemplare des Tarifnachtrags sind bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 26. October 1882. Königliche Eisenbahndirection: Namens der betheiligten Verwaltungen. (2008)

Am 1. November d. J. kommen im Rheinischen Nachbarverkehr zwischen verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrh.) einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) andererseits Instradirungsänderungen mit der Massgabe zur Einführung, dass die bisherigen Instradirungsrouten im Falle bezüglicher Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe noch bis zum 15. December cr. benutzt werden können.

Vom 15. December cr. ab gelten die directen Frachtsätze nur über die neu eingeführten Instradirungsrouten.

Nähere Auskunft wird durch die betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserm Geschäftslocale hierselbst ertheilt. Köln, den 28. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrhein.) (2009)

Saarkohlenverkehr nach der Ostschweiz. Der Saarkohlen-Ausnahmetarif No. 12 vom 1. October 1881 nebst Nachträgen wird am 1. Januar 1883 durch einen neuen Tarif ersetzt, welcher neben Ermässigungen auch einige Erhöhungen enthält.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfragen unser Verkehrsbureau. Köln, den 30. October 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (2010)

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 10. November cr. tritt bis auf Widerruf ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Twist in Ladungen von 5 000 kg von Antwerpen nach Prag, Bubenc, Bubna, Kralup, Beraun und Zdic in Kraft. Der Frachtsatz beträgt 40,12 Francs pro Tonne. Preis 5 ₰. Köln, den 10. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrhein.) (2011)

Güterverkehr Köln (linksrh.) und Hessischen Ludwigsbahn. Am 1. November cr. tritt ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Betriebsamts Saarbrücken und der Station Conz des Betriebsamts Trier einer- und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits in Kraft, durch welchen das Tarifheft II für den Güterverkehr zwischen Stationen der Betriebsämter Trier und Saarbrücken incl. Station Coblenz einer- und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits vom 1. Januar 1881 — soweit dasselbe nicht bereits durch das Heft II des Rheinisch - Westfälisch - Hessischen Gütertarifs vom 1. August 1882 aufgehoben war — nunmehr gänzlich aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält für mehrere Relationen ermässigte Frachtsätze, indessen sind auch einzelne aber geringe Erhöhungen eingetreten, welche indess erst mit dem 15. December cr. Wirksamkeit erhalten. Verkaufspreis 1 ℳ. Köln, den 28. October 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (2012)

Zum diesseitigen Local-Gütertarife vom 1. Mai 1881 ist der vom 1. November 1882 an gültige Nachtrag 8 herausgegeben, welcher Bestimmungen über Erweiterung der Expeditionsbefugnisse der Haltestellen, Ermässigung der Nachnahmeprovision und Ermässigung bezw. Berichtigung verschiedener Tarifsätze enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 24. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2013)

Zu Heft V des **Preussisch-Russischen Verband-Tarifs** vom 13./1. Mai 1880 ist mit Giltigkeit vom 20./8. October cr. der dritte Nachtrag herausgegeben, enthaltend:

1. Frachtsätze für zum Export bestimmte Sendungen Oelkuchen in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Fastower Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel;
2. eine anderweite an Stelle des Ausnahmetarifs getretene Tarifirung für Maschinen und Maschinentheile;
3. zeitweise Ermässigung des Frachtsatzes für Getreide A vom Schnittpunkt südlich bis Tscherkassy;
4. Berichtigungen.

Exemplare qu. Nachtrags sind auf den Verbandstationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. Bromberg, den 27. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (2014 J)

Zu dem vom 1. Juni cr. gültigen Tarife für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Frankfurt a/M. und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn kommt mit dem 15. November cr. der Nachtrag II zur Einführung, welcher ausser Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und Berichtigungen zum Haupttarif und Nachtrag I ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Barby und Calbe (Stadt) einer- und den Oldenburgischen Stationen (excl. denen der Strecke Cloppenburg-Osnabrück) enthält. Näheres ist bei den Expeditionen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu haben ist. Frankfurt a./M., den 23. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. Klingelhoffer. (2015)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen wird am 1. k. Monats die 3,55 km lange Theilstrecke Kirchberg-Saupersdorf der Wilkau-Saupersdorfer Schmalspurbahn, welche ausser dem Bahnhofe Saupersdorf die Haltestellen Kirchberg und Saupersdorf, ferner die 21,13 km lange Theilstrecke Hainsberg-Schmiedeberg der Hainsberg-Dippoldiswalde - Kipsdorfer Schmalspurbahn, welche ausser der Station Hainsberg noch die Station Dippoldiswalde sowie die Haltestellen Rabenau, Spechtritz, Seifersdorf, Malter, Ulberndorf, Obercarsdorf, Naundorf und Schmiedeberg enthält, für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die Haltestelle Saupersdorf wird vorläufig jedoch nur für den Personenverkehr und für Steinverladungen dienen.

Berlin, am 31. October 1882.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln wird am 1. k. Monats die Station Büderich für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Berlin, den 31. October 1882.

Nach einer Mittheilung des Präsidiums des Directoriums der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft sind die nachbezeichneten, in Böhmen belegenen Localbahnen der genannten Gesellschaft in letzterer Zeit dem öffentlichen Verkehr übergeben worden und zwar:

1. Am 1. Juli cr. die 5,9 km lange Localbahn Pořičan-Sadska mit der Station Sadska und der Haltestelle Zuckerfabrik.

2. Am 18. d. Mts. die 9,8 km lange Localbahn Kralup-Welwarn mit den Stationen Minkovic und Welwarn und der Haltestelle Volovic.

3. Am 18. d. Mts. die Localbahn Přelouč-Heřmanměstec mit den Stationen Choltic, Heřmanměstec und der Haltestelle Vale und die an diese Localbahn anschliessende Schleppbahn nach Kalk-Podol und Prachovic mit den Stationen Kalk-Podol und Prachovic und der Haltestelle Kostelec-Vižic. Die Gesammtlänge beider Bahnen beträgt 22,7 km. Auf der Schleppbahn Heřmanměstec-Kalk-Podol wird die Personenbeförderung nur bis auf Widerruf stattfinden.

4. Am 22. d. Mts. die 13,9 km lange Localbahn Lobositz-Libochovic mit den Stationen Cižkovic, Chotěšov und Libochovic und den Haltestellen Sulovic, Oppolau und Klapaj-Slatina.

5. Am 23. d. Mts. die 23,8 km lange Localbahn Chotzen-Leitomischl mit den Stationen Hohenmauth, Cerekvic-Hruschau und Leitomischl und den Haltestellen Džbánov und Tržek.

Die Station Sadska ist für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtgutverkehr, die Station Prachovic für den Frachtenverkehr in Wagenladungen, sämmtliche übrigen Stationen für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Die Haltestellen Volovic und Klapaj-Slatina sind nur zur Verladung von Rübentransporten bestimmt und werden blos für die Dauer der Zuckercampagne eröffnet sein.

Die Haltestelle Vale ist für den Personen-, Gepäck- und Rübentransport, die Haltestelle Kostelec-Vižic für den Personen-, Gepäck- und Frachtenverkehr in Wagenladungen, die Haltestelle Oppolau ausserdem noch für den Eilgutverkehr, die Haltestellen Zuckerfabrik, Sulovic und Džbánov nur für den Personenverkehr, endlich die Haltestelle Tržek für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 31. October 1882.
Geschäftsführende Direction.
Simon.

Am 1. November d. J. wird die zwischen den Stationen Berlin und Bernau an der Berlin-Stettiner Eisenbahn belegene Haltestelle Buch dem öffentlichen Verkehr für Wagenladungs-Güter übergeben. — Als Stückgut werden nur Milchsendungen nach Berlin bezw. leere Milchfässer von dort nach Buch befördert.

Sendungen nach der Haltestelle Buch werden nur frankirt, von derselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung zum Transport angenommen.

Ueber die im Verkehr mit der genannten Haltestelle zur Erhebung gelangenden Tarifsätze wird von unseren Güterexpeditionen und vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahnen Auskunft ertheilt. Berlin, den 28. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (430)

3. Verkehrs-Störungen.

Nach einer uns zugegangenen Bekanntmachung der Betriebsdirection der Oberitalienischen Bahnen vom 9. October d. J. ist in Folge der Unterbrechung des Betriebes auf der Brennerbahn und auf einigen ihrer eigenen Linien eine Verkehrsstockung eingetreten.

Für die Dauer dieser Verkehrsstockung hat die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen die Verantwortlichkeit für etwaige Ueberschreitung der reglementsmässigen Lieferfristen abgelehnt. Strassburg, den 24. October 1882. Kaiserliche General-direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Submissionen.

Die Anfertigung und Lieferung einer Schmalspurlocomotive für 0,75 m Spurweite mit drei gekuppelten Achsen soll mit dem Vorbehalt der freien Auswahl unter den Submittenten vergeben werden. Angebote sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Locomotiven“ bis zum 20. November d. J. bei der unterzeichneten Königlichen General-direction einzureichen. Submissions-Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Bureau der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz zur Einsicht aus und können von dort auch Copieen zu dem Selbstkostenpreise in Empfang genommen werden. Die Submittenten bleiben bis zum 30. November d. J. an ihre, den Preis franco Bahnhof Chemnitz und den Ablieferungstermin enthaltenden Offerten gebunden. Wer bis zu diesem Tage einen zusagenden Bescheid nicht erhält, hat seine Offerte als erledigt zu betrachten. Dresden, den 26. October 1882. Königliche General-direction der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (429)

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die auf den Bahnhöfen des diesseitigen Bezirks angesammelten, ausrangirten alten Oberbau- und Baumaterialien, als:

Schienen, Weichenzungen, Kleineisenzeug etc.

sollen im Wege des Meistgebots zum Verkauf gestellt werden.

Kauflustige wollen ihre versiegelten und mit der Aufschrift: „Offerte zum Ankauf alter Materialien“ versehenen Offerten frankirt bis zum 15. November cr. an uns einreichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Reflectanten erfolgen wird. Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Büreau zur Einsichtnahme aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offertenformular auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien von 50 ₰ von unserem Büreauvorsteher Michaelis hier in Empfang genommen werden. Cottbus, den 24. October 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Cottbus. (428 J)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn. Die Lieferung von 78 200 Stück eichenen, 21 000 Stück kiefernen Geleiseschwellen und 3 863 Stück = 13 077 lfd. m eichenen Weichenschwellen soll durch Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserm Centralbureau, Breslau, Berlinerstrasse 76, zu beziehen; der für die Offerenten öffentliche Submissionstermin findet Mittwoch, den 15. November 1882, Vormittags 11 Uhr, ebendaselbst statt. Direction. (427)

Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von

a) 580 t Stahlschienen Profil I in Längen 7,7 bis 2,2 m,

b) 115 t Weichenzungenschienen

soll in je einem Loose im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 1,50 ℳ von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis zum 9. November cr. versiegelt und portofrei an uns einzureichen. Die Oeffnung derselben erfolgt am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Elberfeld, den 25. October 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (425)

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Die Lieferung von

a) 6 Stück Personenwagen I./II. Classe,

b) 20 „ Normal-Personenwagen III. Classe

soll vergeben werden.

Termin: Donnerstag, den 9. November d. J. Bedingungen sind gegen Einzahlung von 3 ℳ vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 21. October 1882. Maschinentechnisches Bureau. (421 J)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 86. 1882.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction. **Dr. jur. W. Koch,** Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.

Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. November 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Wir ersuchen ergebenst, die betreffenden Dienststellen darauf aufmerksam zu machen, da uns noch fortwährend Sendungen zugehen, welche nach unserer früheren Wohnung adressirt sind.

Ueber die Verwendung von Güterzugs-Locomotiven zu Personenzügen.

Der unter vorstehender Ueberschrift in No. 78 der Vereinszeitung erschienene Artikel weist auf einige der Gefahren hin, welche aus der Verwendung von Güterzugs-Maschinen mit grösseren Geschwindigkeiten entstehen können. Obgleich die hierüber gegebenen Winke gewiss beachtenswerth sind, so dürften doch, auch um zu weit gehenden und ungerechtfertigten Folgerungen vorzubeugen, die nachstehenden, etwas eingehenderen Bemerkungen über diesen Gegenstand hier am Platze sein.

Der Verfasser des genannten Artikels versteht unter Güterzugs-Locomotiven solche, deren sämmtliche Achsen vor dem Feuerkasten liegen. Dieses Kriterium kann als ein allgemein zutreffendes nicht angesehen werden; denn einerseits finden sich Güterzugs-Locomotiven, insbesondere solche mit mehr als 3 Achsen, bei denen die Hinterachse *unter* dem Feuerkasten liegt, andererseits giebt es viele Locomotiven, deren sämmtliche Achsen *vor* dem Feuerkasten liegen, und welche gleichwohl, ihrer Construction und Verwendung nach, durchaus oder vorwiegend Personenzugs-Locomotiven sind.

Versteht man unter Güterzugs-Locomotiven richtiger diejenigen Locomotiven, welche als wesentliche Eigenschaften kleine Räder, grossen Kolbenhub und grosses, in der Regel vollständig zur Adhäsion benutztes Gewicht besitzen, so wird man, *auch abgesehen von der Lage der Achsen zum Feuerkasten*, die Verwendung solcher Locomotiven mit grösseren Geschwindigkeiten als unstatthaft erachten müssen. Denn das Moment, welches Schwankungen und Radentlastungen der Locomotiven, diese Hauptfeinde ihres sichern Laufes, vor Allem zu erzeugen sucht, ist die Trägheit der bewegten Maschinentheile, soweit sie durch Gegengewichte nicht ausgeglichen werden kann; und dieses Moment ist es, welches grade bei Güterzugs-Locomotiven in hervorragendem Masse zur Geltung gelangt. Es wächst nämlich dieses störende Moment nicht nur mit dem Gewichte der bewegten Maschinentheile, also mit der auszunutzenden Adhäsion oder der Zugkraft, sondern vorzüglich — weil in quadratischem Verhältniss — auch mit der Kolbengeschwindigkeit, welche letztere hinwieder mit dem Kolbenhube und mit abnehmendem Raddurchmesser sich vergrössert.

Da die Angriffe, welchen die Schienen, Befestigungstheile und Schwellen, besonders in seitlicher Richtung, durch die Stösse und Pressungen der Räder ausgesetzt sind, mit dem Gewichte der Fahrzeuge im Verhältniss stehen, so ist auch das grössere Gewicht der Güterzugs-Locomotiven ein Factor, welcher bezüglich ihrer Verwendung mit grösserer Geschwindigkeit sehr in Betracht zu ziehen ist. — Ueberhaupt dürfte dem richtigen Verhältniss zwischen dem Gewichte wie auch der zulässigen Geschwindigkeit der verwendeten Locomotiven einerseits, und der Stärke und Widerstandsfähigkeit des betreffenden Oberbaues andererseits, die sorgsamste Beachtung zu widmen sein. — Ein verhältnissmässig schwacher Oberbau bedingt nothwendig leichtere Maschinen oder geringere Fahrgeschwindigkeiten, als sie bei stärkerem Oberbau mit Sicherheit noch angewendet werden können.

Was nun die Lage der Achsen zum Feuerkasten anbetrifft, so sind wir weit entfernt, den Werth und die Berechtigung der bezüglichen Bestimmung im § 24 des Bahnpolizei-Reglements zu unterschätzen. Ein günstiges Verhältniss des Radstandes zum Drehungs-Trägheitsmoment der Locomotivmasse ist an Bedeutsamkeit der grossen Basis eines Bauwerkes in Bezug auf dessen Stabilität zu vergleichen. — Wie aber die Stabilität eines Bauwerkes nicht allein von der Grösse der Basis, sondern daneben auch noch von mancherlei anderen Momenten, wie Höhe, Schwerpunktslage, Winddruckfläche, Verankerung etc. abhängt, so ist der ruhige und sichere Lauf einer Locomotive neben der günstigen Beschaffenheit jenes Verhältnisses noch von einer Reihe anderer Momente abhängig. Erst die Summe bezw. das Product dieser Momente bildet den Massstab, an welchem die Güte einer Locomotive in Bezug auf jenen Punkt zu bemessen ist.

Unter den constructiven Mitteln, mit welchen man auf den ruhigen und sichern Lauf der Locomotiven hinzuwirken im Stande ist, sind als die wichtigeren folgende hervorzuheben:

1. Das schon genannte günstige Verhältniss des Radstandes zum Drehungs-Trägheitsmoment der gesammten Masse.
2. Eine angemessene Belastung der Vorderachse und Verhinderung gefährlicher Entlastungen einzelner Achsen und Räder durch zweckmässige Auflagerung bezw. Ausgleichung der Belastung.
3. Eine möglichst vollkommene Balancirung der bewegten Maschinentheile.
4. Eine thunlichst niedrige Lage des Schwerpunktes.
5. Eine thunlichst dem Schwerpunkte genäherte Lage der Angriffspunkte der bewegten Massen und der Kreuzkopfdrücke.
6. Geringe Geschwindigkeit und thunlichst geringes Gewicht der bewegten Maschinentheile.
7. Verbindungen zwischen Locomotive und Tender, welche dem Schlingern entgegenwirken.

Es dürfte einleuchten, dass es nicht möglich ist, die Locomotiven, neben Erfüllung wichtiger sonstiger Anforderungen, in Bezug auf alle diese und noch andere Punkte gleichmässig günstig zu construiren. Die einzelnen Anforderungen widerstreiten einander zum Theil und man ist genöthigt, mit Compromissen, mit mehr oder weniger Annäherung an das Erstrebte sich zu begnügen.

Das Ziel eines genügend ruhigen, den Anforderungen der Sicherheit unter gegebenen Verhältnissen völlig entsprechenden Ganges lässt auf verschiedene Weise sich erreichen, ob man nun die einen oder anderen Mittel vorwiegend dabei anwendet. So giebt es Personenzugs-Locomotiven, bei denen zwar sämmtliche Achsen *vor* dem Feuerkasten liegen, welche in anderer Beziehung aber um so günstiger zur Gewinnung eines ruhigen Ganges construirt sind und thatsächlich auch bei grossen Geschwindigkeiten nicht weniger Sicherheit gewähren, als viele von denen, welche eine *hinter* dem Feuerkasten belegene Achse besitzen.

Wenn nun das Bahn-Polizei-Reglement Locomotiven, „deren sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse liegen", von der Beförderung von Personenzügen mit grösserer Geschwindigkeit als 45 km in der Stunde ausschliesst, so ist dieses offenbar im Hinblick auf

einige ältere, sorglose Constructionen dieser Art geschehen, welche zu Unglücksfällen Veranlassung gegeben haben. Dass aber auch das Bahn-Polizei-Reglement in jener Lage der Achsen nur bedingt eine Gefährdung schnellfahrender Züge erblickt, dürfte daraus hervorgehen, dass die fragliche Bestimmung nur „im Allgemeinen" gilt und dass „grössere Geschwindigkeiten mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde als zulässig" erklärt werden. — Auf diese Weise wird eine strenge Prüfung aller bezüglicher Constructionen veranlasst und die nöthige Sicherheit im allgemeinen Interesse gewahrt, ohne dass in besonderen Fällen unnöthige und öconomisch nachtheilige Beschränkungen stattfinden. W.

Der Güter- und Personentarif der Oesterreichischen westlichen Staatsbahnen im Staats-Eisenbahnrathe.

Der Entwurf eines neuen Gütertarifes der westlichen Staatsbahnen, welchen die Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb dem Eisenbahnrathe in seiner ersten Sitzung vorgelegt hat, war in der Sitzung des Eisenbahnrathes vom 28. October Gegenstand einer Debatte und Beschlussfassung gewesen. Als Substrat der Berathungen diente, nächst diesem Entwurfe, der Bericht des Comités. Wir entnehmen demselben nach der „N. Fr. Pr." alle jene Stellen, welche zur Erläuterung der Anträge dienen, die das Comité vorgeschlagen und über welche der Staats-Eisenbahnrath Beschluss gefasst hat.

Das Comité hat den vorgelegten Tarif aus zwei Gesichtspunkten beurtheilt; erstens wurden die volkswirthschaftlichen Interessen berücksichtigt, welchen durch den neuen Tarif Rechnung getragen werden soll; zweitens wurde dabei auf die Entwickelung und die Rentabilität des Staatsbahnbetriebes Rücksicht genommen. Von allgemeinen volkswirthschaftlichen Grundsätzen ausgehend, wurde der vorgelegte Tarifentwurf, der sich in seiner Construction dem sogenannten Reformtarife anschliesst, im Comité im Allgemeinen gebilligt. Derselbe trägt wohl, bemerkt der Bericht, den volkswirthschaftlichen Verhältnissen nicht volle Rechnung, aber das Comité stimmte demselben dennoch zu, weil es von der Ansicht ausging, „die bereits erzielte Unificirung der Bahntarife sei ein so schätzenswerther Vortheil, dass er selbst durch die Schaffung eines rationelleren Tarifschemas für den neuen Gütertarif der westlichen Staatsbahnen allein nicht aufgewogen werden kann". Würde ein anderes Tarifschema angenommen werden, so dürfte es kaum gelingen, für den Verkehr unserer Bahnen vollständige und übersichtliche directe Tarife aufzustellen, wodurch dem Publikum eine sichere Frachtcalculation für alle Bahnen fast benommen wäre.

Die einzelnen Punkte des neuen Tarifschemas anlangend, constatirt der Bericht, dass bedeutende Frachtermässigungen vorgeschlagen werden. Eine Erhöhung finde nur bei der Stückgutclasse I für die Linien der Rudolfbahn statt, und zwar um 0,01 kr. pro 100 kg und 1 km. Diesfalls beantragt das Comité die Herabsetzung der Einheitstaxe für diese Classe auf 0,59 kr. Dabei sind die vorgeschlagenen Tarife Maximaltarife, so dass, wenn die wirthschaftlichen Verhältnisse es erheischen sollten, noch weitere Reductionen eintreten können. Das Comité stellt diesfalls die zwei folgenden Anträge:

1. In Fällen, in welchen die Tarife auf Grund der nunmehr festgesetzten Einheitssätze aus Concurrenzgründen nicht ausreichen, können Kürzungen an denselben bis zur Grenze der Selbstkosten vorgenommen werden.
2. Dort, wo locale oder wirthschaftliche Verhältnisse es erfordern, sollen Ausnahmetarife mit ermässigteren Einheitssätzen als die vorgeschlagenen normalen erstellt werden.

In Bezug auf die einzelnen Tarifsätze werden vorerst Declassificationen beantragt, und zwar wären a) chemische Fabrikate und Hilfsstoffe, Kaffee und Wachs in die Stückgutclasse II einzureihen; b) Baumwoll- und Leinenwaaren unverpackt, Ceresin, Garne aller Art mit Ausnahme von Zwirnen, Häute und Felle, rohe, gesalzene und getrocknete, Leder unverpackt, Papiermasse und Papiermaché, Seilerwaaren in die Classe A einzureihen; c) Blei in Blöcken, Catechu, Colophonium, Fette, Harze, gemeine Mineralwässer, Pech wären in die Classe B einzustellen, Erdharz, Erdwachs etc. und Hanf etc. in die Classe C einzureihen, endlich e) Erze aller Art in den Ausnahmetarif I aufzunehmen. Diese Declassificationen werden begründet mit dem grossen allgemeinen Verkehr dieser Artikel. Ferner wird beantragt, für Bier in Fässern, Bimsstein, Brot, Eisen und Stahl roh, Eisen und Stahl gehämmert, Essig in Fässern, Getreide, Hülsenfrüchte, Glaubersalz, Mahlproducte, Oele, Reis, Soda, Spiritus und Wein in Fässern, auch bei Einzelsendungen statt des Stückguttarifes den niedrigeren Wagenladungstarif A anzuwenden, nachdem es sich hier um gewöhnliche Consumartikel handelt. Endlich wird aus demselben Grunde beantragt, Eisen und Stahl roh, gehämmert, Eisen- und Stahlwaaren, sowie Oele bei Aufgabe von 5 000 kg in die Wagenladungsclasse B einzureihen. Ausser diesen Declassificirungen wird bezüglich der Bildung der Wagenladungen ein Abänderungsantrag gestellt, des Inhalts: „Zur Bildung einer Wagenladung von 5 bezw. 10 t sollen Güter der verschiedenen Wagenladungsclassen der Special- und Ausnahmetarife — insofern die Zusammenladung derselben ihrer Natur nach stattfinden kann — verwendet werden dürfen, und soll für die auf solche Weise gebildeten Wagenladungen — mit Ausnahme von Wagenladungen zu 5 t, für welche stets die Taxe der Classe A anzuwenden wäre — die für die betreffenden Artikel im Tarife vorgesehene Wagenladungs- resp. Special- oder Ausnahmstariftaxe zur Anwendung gelangen. Zum mindesten müsste für die auf solche Weise gebildeten Wagenladungen von 10 t die Wagenladungstaxe des in der betreffenden Wagenladung höchsttarifirten Artikels für die Basis der Berechnung genommen werden".

Bezüglich der im Entwurfe enthaltenen Nebengebühren fand das Comité die Manipulationsgebühr für Kohlen und Erze mit 4 kr. pro 100 kg zu hoch und beantragt die Herabminderung auf 3 kr. Ueberdies wünscht es, dass die Aufladegebühr für jene Artikel, deren Aufladung der Partei obliegt, die aber auf Verlangen durch Bahnbedienstete ausgeführt werden kann, mit 1 kr. pro 100 kg festgestellt werde.

Endlich sah sich das Comité auch veranlasst, mit Rücksicht auf die bekannten Tarifverhältnisse Triests den Antrag zu stellen, dass für die Oesterreichischen Seehäfen durch die Direction für Staatseisenbahnbetrieb solche Tarife festgesetzt werden mögen, welche eine Concurrenz mit anderen Seehäfen möglich machen.

Dies sind die Anträge des Comités. Die Frage, ob hierdurch nicht der finanzielle Erfolg des Staatsbahnbetriebs gefährdet werden würde, glaubt der Bericht mit Rücksicht auf den steigenden Verkehr verneinen zu sollen, und er bemerkt überdies, dass der Effect der vorgeschlagenen Massregeln nicht nach den Ertragsziffern des Betriebes beurtheilt werden könne.

Das Resultat der Debatten über diese Anträge zeigt der folgende Auszug aus dem offiziellen Sitzungsbericht:

Schon in der Generaldebatte wurde von 2 Rednern im Gegensatze zu Anderen, welche noch weitergehende Ermässigungen verlangten, die Befürchtung ausgesprochen, dass durch die Anträge des Comités eine zu weitgehende Beeinträchtigung der Einnahmen, beziehungsweise eine Schädigung des Staates herbeigeführt werde, und die Protocollirung des verneinenden Votums ausdrücklich gewünscht. Zu den vorgeschlagenen Ermässigungen und Declassificationen wird das Amendement: „dass Beiröhren und -Platten bei Aufgabe von Einzelsendungen billiger tarifirt werden sollen", angenommen.

Der Antrag, betreffend die Bildung von Wagenladungen aus Gütern verschiedener Wagenladungsclassen, wird angenommen.

Zu dem Antrage über die Manipulationsgebühr für Kohlen und Erze wird die specielle Bezeichnung der Kohlen als „mineralische" gewünscht und der Antrag sonach angenommen.

Der Antrag über Vornahme von Tarifkürzungen, dass „in Fällen, in welchen die Tarife auf Grund der nunmehr festgesetzten Einheitssätze aus Concurrenzgründen nicht ausreichen, Kürzungen an denselben bis zur Grenze der Selbstkosten vorgenommen werden können", wird nach längerer Debatte von der Versammlung zum Beschlusse erhoben.

Der Antrag: „dort, wo locale oder wirthschaftliche Interessen es erfordern, Ausnahmetarife mit ermässigteren Einheitssätzen eintreten zu lassen", wird mit der folgenden Resolution angenommen: „Die Direction wird ersucht, im Einvernehmen mit dem Handelsministerium und den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die principielle Aufhebung der Refactien zu erwirken."

Der Antrag, betreffend die Tarife für Triest, wird in folgender veränderter Fassung angenommen: „Für den Verkehr mit Triest und den anderen Oesterreichischen Seehafenplätzen sollen nach den vom Comité angedeuteten Grundsätzen und Richtungen möglichst entsprechende Tarife erstellt werden."

Specielle Anträge lagen vor in Betreff Einleitung von directen Viehbezügen bis St. Marx (Vorort von Wien) und Kürzung der Lieferfristen für Viehtransporte, dann rücksichtlich Begünstigung der Oesterreichischen Mühlenindustrie und auf probeweise Einrichtung von Eisenbahnwaggons für den Holzkohlentransport, welche mit Majorität angenommen wurden.

Ein Antrag betreffend Anstrebung von Verbandstarifen im Oesterreichischen, Ungarischen und Vorarlbergischen Verkehre zur Erleichterung des Verkehrs mit Vorarlberg wurde ohne Debatte angenommen. Rücksichtlich des zur Geschäftsordnung gestellten Antrages auf Vermehrung der ständigen Beiräthe auf die Zahl von 5 wird noch nachträglich der Beschluss gefasst, die Erfahrungen abzuwarten, ob zu einer Aenderung der „Grundzüge" Anlass vorhanden ist. Zum Punkte der Tagesordnung: „Bericht des Comités, betreffend die Vorlage wegen des Personentarifes", werden die vom Comité gestellten Anträge, die sich in Uebereinstimmung mit jenen der Direction für den Staatseisenbahnbetrieb befinden, zur Annahme empfohlen. Dieselben gipfeln in der Zustimmung zu den bereits erstellten Tarifen mit dem Vorbehalte, dass der Schnellzugszuschlag für die dritte Classe um 0,5 kr. ermässigt werde, wonach die Einheitstaxe 2,5 kr. pro Kilometer beträgt, und in der Ausdehnung der Einführung von Tour- und Retourkarten. Nachdem von mehreren Seiten der Wunsch zum Ausdrucke gelangt, die getroffene Einführung von Abonnementskarten in beliebigen Relationen in allseitig bemerk-

barer Weise zu veröffentlichen, werden die bezeichneten Anträge einstimmig angenommen. Rücksichtlich des „Bericht des Comités, betreffend die Fahrordnung“, wird vom Berichterstatter im Wesentlichen beantragt: 1. Für die directen Expresszüge möglichst rasche Fahrt, wenig Aufenthalte und prompte Anschlüsse. Bei den übrigen Schnell- und Courierzügen soll der Localverkehr nicht ausser Acht gelassen werden. 2. Bei ersteren Zügen Durchgang directer Wagen und spricht der Eisenbahnrath sein Bedauern aus, dass es durch die Massnahmen der Französischen Ostbahn unmöglich gemacht wurde, den directen Wagenübergang zwischen Wien und Paris aufrechtzuerhalten. 3. Beibehaltung von Wagen dritter Classe bei den Eilzügen von und nach Pontafel. 4. Zugsverbindungen jener Stationen, in denen Schnellzüge nicht anhalten und 5. Verbesserung der Zugsverbindungen auf gewissen Linien. Zu diesen Anträgen werden Amendements gestellt, und zwar: betreffend die Einschaltung eines Schnellzuges via Attnang-Ischl, um eine directe Verbindung von Passau nach St. Michael im Anschlusse an die Courierzüge Wien-Ponteba herzustellen; betreffend günstigere Anschlüsse der Oberitalienischen Bahnen an die Brennerbahn ab Verona; betreffend Verbesserung der Zugsverbindungen auf den Strecken Sissek-Agram-Steinbrück und Laibach-Tarvis. Die Anträge des Referenten, sowie die vorstehenden Amendements werden von der Versammlung angenommen. Auch wird der geäusserte Wunsch um Verbesserung der Zugsanschlüsse von Graz nach dem Steierischen Oberlande und Tirol in Berücksichtigung gezogen. Endlich wird die Interpellation darüber, in welchem Stadium sich die Verhandlungen wegen Einrichtung des Personenverkehres auf der Wiener Verbindungsbahn befinden, von dem Präsidenten in eingehender Weise sofort beantwortet.

Königlich Sächsische Staats- etc. Eisenbahnen.

—tz. **(Geschäftsbericht pro 1881.)** Das Netz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, dessen Hauptbahnen längst ausgebaut sind und welches nur noch einen Zuwachs durch den Bau von Zweigbahnen erhält, erweiterte sich im Jahre 1881 um die am 17. October dem Betriebe übergebene Strecke von Wilkau nach Kirchberg von 6,5 km und es betrug die Baulänge dieses weitverzweigten Netzes am Jahresschlusse 1 979 km, darunter 6,5 km schmalspurige Zweigbahnen. Von den vorerwähnten 1 979 km sind 1 950,5 km Eigenthum des Sächsischen Staates, 11,8 km sind verpachtet, während 40,7 km gepachtet sind. Von der Bahnlänge sind 761 km (38,46 pCt.) doppelgeleisig.

Im Betriebe der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung befinden sich ferner folgende Privatbahnen: die Chemnitz-Würschnitzer (Strecke Wüstenbrand-Lugau), Altenburg-Zeitzer, Gaschwitz-Meuselwitzer, Zittau-Reichenberger, sowie die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn und die Brückenbergschacht-Kohlenbahn bei Zwickau in einer Gesammtausdehnung von 111,5 km. Der Gesammtbetrieb erstreckt sich hiernach auf 2 091 km, von welchen 1 852 im Königreich Sachsen und und 239 km in den Nachbarstaaten belegen sind. Da im Königreich Sachsen 224 km liegen, welche Eigenthum fremder Verwaltungen sind und von denselben auch betrieben werden, so umfassen die Eisenbahnen dieses Staates 2 076 km.

Die Betriebslängen sind auf 2 293 km überhaupt bezw. 2 286 km im Jahresdurchschnitte festgestellt worden.

Das Baucapital der Staatsbahnen bezifferte sich ult. 1881 auf 623 497 109 ℳ (darunter 92 043 011 ℳ für Betriebsmittel), so dass pro Kilometer 319 654 ℳ verausgabt sind. Die Königlich Sächsische Staatsregierung hat eine Anzahl Privatbahnen theils über, theils unter ihrem Herstellungswerthe käuflich erworben; hierdurch verändert sich die für den Bahnbau verwendete Summe in das von der Königlichen Staatsregierung aufgewendete Anlagecapital von 580 324 461 ℳ, d. i. 297 520 ℳ pro Kilometer Bahnlänge.

Das Baucapital der Privatbahnen betrug 23 337 166 ℳ.

Betriebsmittel. Im Jahre 1881 ist eine Anzahl Betriebsmittel (zum Theil an Stelle ausrangirter) neu beschafft worden und es ist hierdurch eine Vermehrung des Bestandes eingetreten um 1 Locomotive, 2 Tender, 9 Personenwagen, 104 bedeckte und 139 offene Güterwagen.

Am Jahresschlusse waren im Bestande der Staatsbahnen: 701 Locomotiven, 557 Tender, 2 073 Personenwagen mit 79 717 Plätzen (37,51 Plätze pro Kilometer Betriebslänge) und 19 600 Güter- etc. Wagen mit einer Ladefähigkeit von 163 020 t (75,5 t pro Kilometer Betriebslänge).

Die Betriebsmittel der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen bestanden aus 18 Locomotiven, 14 Tendern, 38 Personenwagen mit 1 442 Plätzen und 905 Güter- etc. Wagen mit einer Ladefähigkeit von 8 385 t.

Auf dem verzweigten Netze der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (dasselbe zählte am Jahresschlusse 117 Anschlüsse an fremde und eigene Bahnlinien bezw. Kreuzungspunkte, so dass je eine auf 17,5 km Bahnlänge entfallen) sind im Jahre 1881 im Ganzen 354 884 Züge abgelassen worden (durchschnittlich pro Tag 972,28), deren Tour eine sehr verschiedene ist. Allein auf eine Entfernung der Tour (zwischen den Anfangs- und Endpunkten) bis 10 km sind 116 482 Züge, von 10—20 km 33 187 Züge, von 20—30 km 45 239 Züge bezw. von 210—220 km 463 Züge, von 230—240 km 245 Züge und von 250—260 km 4 383 Züge.

Wie verschieden die Zugfrequenz auf den einzelnen Theilen des Bahnnetzes war, geht daraus hervor, dass auf der Strecke zwischen Neumark und Brunn 32 989 Züge und ausserdem noch 1 420 einzelne Locomotiven verkehrten, so dass durchschnittlich auf jeden Tag des Jahres 94 Zugs- resp. Locomotiv-Leerläufe gegen 2,02 zwischen Tetschen und Mittelgrund, 4,0 zwischen Gross-Zschocher und Gaschwitz, 4,01 zwischen Plagwitz-Lindenau und Gross-Zschocher bezw. 5,95 zwischen Weipert und Cranzahl kamen. Eine nicht minder starke Frequenz wie auf der Strecke Neumark-Brunn hatten die Strecken Dresden N.-Dresden A. mit 90,87, Curvendreieck bei Werdau-Zwickau mit 83,02, Curvendreieck bei Werdau-Neumark mit 82,69, Brunn-Reichenbach i. V. mit 80,71, Kötzschenbroda-Dresden N. mit 77,81 bezw. Coswig-Kötzschenbroda mit 73,62 Zügen und Locomotiv-Leerläufen pro Tag aufzuweisen. Diesen Mittheilungen über die Zugsfrequenz der einzelnen Strecken schliessen sich nicht minder interessante Nachrichten über die bei den Stationen aus- und eingelaufenen Züge an, denen die Nachweisungen über die Leistungen der Wagen, über den Verbrauch der Transportmittel und deren Reparaturkosten folgen. Wir müssen es uns aber versagen, aus diesen detaillirten Nachweisungen Notizen hier mitzutheilen und führen nur noch an, dass die Locomotiven im Jahre 1881 zurückgelegt haben: auf den Staatsbahnen 16 387 265 km, auf der Chemnitz-Würschnitzer Bahn 45 029 km, auf der Altenburg-Zeitzer Bahn 155 653 km, auf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn 92 821 km und auf der Zittau-Reichenberger Bahn 139 815 km.

Verkehrsergebnisse. Den allgemeinen Conjuncturen des Jahres 1881 entsprechend hat auch der Betrieb der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen finanziell günstige Resultate ergeben.

Es wurden befördert:

	auf den Staatsbahnen	auf der Chemnitz-Würschnitzer Bahn	Altenburg-Zeitzer Bahn	Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	Zittau-Reichenberger Bahn
Personen	Anzahl in Tausenden				
in I. Wagenclasse	57	—	—	—	0,4
„ II. „	2 214	5,1	16,1	17,1	31,7
„ III. „	13 040	34,3	147,0	154,9	252,2
„ III. „ (Militärs)	347	1,2	3,4	3,0	1,3
„ IV. „	2 890	30,3	21,1	—	—
zusammen	18 748	70,9	187,6	175,0	285,6
davon im Binnenverkehre	17 826	6,7	170,8	66,4	244,3
	Tonnen in Tausenden				
Gepäck-Ueberfrachten	14,8	0,07	0,1	0,1	0,4
Eilgüter	72	0,2	0,7	0,3	1,5
Stückgüter	739	2,6	12,3	3,8	28,7
Wagenladungsgüter u. zwar:					
allgem. Wagenlad.-Classe A1	177	0,1	2,3	0,1	7,7
„ „ A2	434	2,0	6,9	4,3	13,8
„ „ B	285	0,1	3,9	0,5	6,2
Specialtarif I	874	0,8	8,0	5,5	22,1
„ II	258	0,2	7,1	2,2	1,9
„ III	6 484	451,2	357,4	218,8	131,2
Ausnahmetarif 1	20	—	0,9	0,5	—
„ 2	308	0,8	5,1	1,5	4,9
„ 4 *)	0,4	—	—	—	0,1
Militärgüter	4	—	—	—	—
Frachtpflichtige Dienstgüter:					
von der eigenen Verwaltung	157	1,6	0,5	0,2	—
gegen Bezahlung v. Anderen	8	—	0,2	0,1	—
zusammen	9 820	459,6	405,3	237,8	218,1
und zwar:					
im Binnenverkehre	4 180	28,8	55,3	54,6	29,0
„ directen Verkehre abgegangen	1 323	205,4	270,4	163,7	25,2
angekommen	2 951	8,7	32,3	12,8	134,9
„ Durchgangsverkehre	1 366	216,7	47,3	6,7	29,0
Ausserdem kamen noch zur Beförderung:					
Locomotiven u. Tender Anz.	67	—	—	—	—
Eisenbahnfahrzeuge etc. „	418	—	3	1	—
Equipagen u. Wagen etc. „	1 578	5	14	7	11
Pferde Stück	2 681	—	12	7	37
„ in Wagenladungen	2 065,5	—	18,5	3,0	9,0
Grossvieh Stück	6 423	28	125	179	27
Kleinvieh „	9 263	395	21	36	17
Vieh in Wagenladungen	24 043,5	15,0	145,5	78,0	155,0
„ nach Gewicht Tonnen	1 244	1,0	3,4	1,0	5,2
Leichen Anz.	356	—	—	—	1

*) Ausnahmetarif 3 wurde vom 1. August 1880 an aufgehoben.

Die vorstehend aufgeführten Transporte haben zurückgelegt und zwar:

	Kilometer in Tausenden				
die Reisenden	485 582	780	2 373	2 029	4 630
die Militärs auf Requisitionsschein	5 243	0,6	15	3	—
das Gepäck . . . . . tkm	2 054	1,0	4,9	3,4	14,3
die Eil- und Frachtgüter „	787 437	5 056	6 712	5 929	5 063
die Fahrzeug- und Thiertransporte . . . . . „	4 150	0,7	8,3	3,2	9,1
aussergewöhnliche Militärtransporte . . . . „	40	—	—	—	—

Der Vergleich mit dem Vorjahre ergiebt pro 1881:

	eine Zunahme in Procenten				
der Personen	0,47	—	14,06	0,44	3,34
„ Personenkilometer . .	0,31	—	11,21	—	3,80
„ beförderten Güter . .	1,54	14,04	5,79	9,95	—
„ „ Tonnenkilom.	1,79	14,04	3,84	10,90	—
	eine Abnahme in Procenten				
der Personen	—	1,44	—	—	—
„ Personenkilometer . .	—	1,44	—	0,20	—
„ beförderten Güter . .	—	—	—	—	1,77
„ „ Tonnenkilom.	—	—	—	—	2,28

Durchschnittlich hat durchfahren:

	Kilometer				
jede Person	26,18	11,00	12,65	11,50	16,21
und zwar:					
im Binnenverkehre . . .	24,42	11,00	12,24	9,35	15,07
„ directen Verkehre . .	62,00	11,00	16,80	12,91	22,88
„ Durchgangsverkehre .	153,74	11,00	14,00	28,00	27,00
jede Tonne Gut	80,19	11,00	16,56	24,94	23,21
und zwar:					
im Binnenverkehre . . .	55,16	11,00	13,85	21,18	19,00
„ directen Verkehre . .	86,25	11,00	15,18	25,98	23,29
„ Durchgangsverkehre .	137,76	11,00	26,00	28,00	27,00

Die specifische Frequenz umfasste im Jahre 1881:

Personenkilometer	243137	67848	92223	71761	174564
Tonnenkilometer	398839	447450	266921	213367	191774

In Betreff der Transportentfernungen im Personen- und Güterverkehre wird mitgetheilt, dass die Hälfte der Personenkilometer von 83,91 pCt. der beförderten Personenanzahl auf Entfernungen von 1—43 km zurückgelegt wurde, während die andere Hälfte der Personenkilometer auf 16,09 pCt. der Personenanzahl auf Entfernungen von 44—480 km entfällt. Unter den verschiedenen Entfernungen im Verkehre aller Stationen unter einander ist die von unter bis mit 10 km am frequentesten gewesen, auf ihr allein kamen von sämmtlichen Reisenden 6 323 160 oder 34,09 pCt. zur Beförderung. Die frequenteste Verkehrsverbindung bestand, wie schon mehrere Jahre hintereinander, zwischen Dresden-Altstadt und Pottschappel auf die Entfernung von 7 km mit einem wechselseitigen Verkehre von 353 120 Personen, welcher folgen (im Binnenverkehre) Dresden - Neustadt und Kötzschenbroda (294 559 Pers.), Dresden - Neustadt und Meissen - Triebischthal (260 513 P.), Dresden-Neustadt und Radebeul (237 974 P.), Dresden-Altstadt und Pirna (230 263 P.), Dresden - Altstadt und Niedersedlitz (182 516 P.) bezw. Werdau und Zwickau (173 694 P.)

Beim Güterverkehre besteht hinsichtlich der Länge der Transporte ein günstigeres Verhältniss, wie beim Personenverkehre, indem von den zurückgelegten Tonnenkilometern die eine Hälfte auf 75,02 pCt. der beförderten Güter und Entfernungen von 1 bis mit 107 km kam, während die andere Hälfte auf 24,98 pCt. Güter mit Entfernungen über 107 km entfiel. Unter den verschiedenen Entfernungen aller Stationen unter einander sind auf die Entfernung von über 90 bis mit 100 km die meisten Güter transportirt worden. Auf diese allein kamen 830 349 t oder 8,46 pCt. der ganzen Güterlast. Auf der nächstfrequentesten Entfernung von über 10 bis mit 20 km wurden 807 261 t = 8,22 pCt. der Gesammt-Güterlast befördert. Von der im Binnenverkehre beförderten Gütermasse kamen auf den wechselseitigen Verkehr zwischen Zwickau und dessen nächster Umgebung incl. Cainsdorf 221 488 t, nämlich von der Umgebung Zwickaus nach Zwickau 164 644 t, von Zwickau nach der Umgebung 56 844 t, dann folgen: Zwickau - Leipzig I (147 113 bezw. 4 129 t), Pottschappel-Dresden A. (100 516 bezw. 5 428 t), Zwickau-Crimmitschau (96 146 bezw. 2 959 t), Oelsnitz b. L. - Chemnitz (75 074 bezw. 525 t), Beucha-Leipzig II. (73 458 bezw. 1 474 t), Zwickau-Reichenbach i. V. (72 849 bezw. 735 t), Zwickau-Werdau (68 798 bezw. 755 t) u. s. w.

Die Monatsfrequenz bei den Sächsischen Staatsbahnen weicht zwar erheblich von einander ab, dies ist aber bei anderen Bahnen häufig in weit stärkerem Masse der Fall. Die stärkste Personenfrequenz fiel mit 1 987 901 Personen (10,72 pCt.) und 2 025 621 ℳ Einnahme (12,03 pCt.) auf den Monat Juli, die niedrigste auf den Monat Februar mit 1 114 799 Personen (6,01 pCt.) und 868 901 ℳ Einnahme (5,16 pCt.). Im Güterverkehre kam die grösste Last auf den Monat November mit 938 522 t (9,55 pCt.), dagegen die grösste Einnahme auf den Monat October mit 3 946 961 ℳ (9,56 pCt.), die niedrigste Last fiel mit 726 754 t (7,40 pCt.) und 2 982 441 ℳ Einnahme (7,22 pCt.) auf den Monat Juni, welcher auch nach der Tagesfrequenz der schwächste Monat war.

Die durchschnittliche tägliche Transportleistung der Königlich Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1881 war 50 817 Personen und 26 905 t Güter bei einer durchschnittlichen täglichen Einnahme von 46 121 ℳ im Personen- und 113 156 ℳ im Güterverkehre.

Die Gesammteinnahme für alle Transporte betrug nach Abzug der Restitutionen 58 855 505 ℳ oder durchschnittlich pro Tag 161 248 ℳ.

Ueber die durchschnittliche Monatsfrequenz im Personenverkehre erhob sich die Julifrequenz um 28,61 pCt. und unter dieselbe sank die Februarfrequenz um 27,88 pCt., so dass die Frequenzschwankung 56,49 pCt. betrug. Ueber die durchschnittliche Monatsfrequenz im Güterverkehre stieg die Novemberfrequenz um 14,68 pCt. und unter den Monatsdurchschnitt sank die Junifrequenz um 11,19 pCt. Die Güterfrequenz schwankte daher nur um 25,87 pCt. um ihren Monatsdurchschnitt.

Die Kohlenfrequenz hat auf den Sächsischen Staatsbahnen betragen und zwar:

Steinkohlen aus Sachsen	559 041	Wagenladungen,
„ Schlesien . . .	27 363	„
„ Westfalen . . .	4 426	„
Braunkohlen aus Böhmen	360 806	„
„ Sachsen - Altenburg	104 198	„
„ Sachsen	3 337	„
„ Preussen u. Thüringen	492	„
zusammen	1 059 663	Wagenladungen.

Das Gewicht derselben ist gegen das Vorjahr um 1,20 pCt., die zurückgelegte Entfernung aber nur um 0,91 pCt. gewachsen, deren durchschnittliche Transportweite betrug 72,0 km.

Die finanziellen Ergebnisse waren folgende:

Einnahmen.

	Staatsb.	Ch.-W.	A.-Z.	G.-M.	Z.-R.
aus dem Personenverkehre ℳ	17426903	22163	77222	70121	170016
„ „ Güterverkehre . „	42847240	293244	628631	298139	385752
für Ueberlassung von:					
Bahnanlagen . . . . . „	740680	25790	3438	2706	29358
Betriebsmitteln . . . . . „	1449418	36578	63376	84933	533
aus Veräusserungen . . „	110184	17831	1237	714	23562
„ sonstigen Quellen . . „	896358	4568	25200	25171	14653
zusammen ℳ	63470783	400174	799104	481784	620874
durchschnittlich:					
pro Kilometer Bahnlänge „	32148	35414	31777	17337	23518
„ Nutzkilometer . . . „	4,046	9,600	5,286	5,253	4,816
„ Achskilometer . . . „	0,107	0,151	0,205	0,152	0,152
Es haben ferner die Einnahmen betragen:					
pro Person und Kilometer ₰	3,47	2,78	3,17	3,39	3,58
„ Tonne „ „ „	5,10	4,85	6,53	4,87	7,17
Ausgegeben wurden:					
für die allgemeine Verwalt. ℳ	2315499	36857	48975	40107	38049
„ „ Bahnverwaltung . „	9735036	83905	76157	59985	134277
„ „ Transportverwalt. und zwar:					
äusserer Bahnhofsdienst „	5542236	12759	50902	29664	76988
Expeditionsdienst . . . „	4914383	14164	42994	16940	105096
Zugbegleitungsdienst . „	2987820	19848	25904	11126	26019
Zugförderungsdienst . „	11451916	101124	152041	68156	129378
überhaupt ℳ	36946890	268657	396973	225978	509807
durchschnittlich:					
pro Kilometer Bahnlänge „	18714	23775	15786	8132	19311
„ Nutzkilometer . . . „	2,355	6,445	2,626	2,464	3,954
„ Wagenachskilometer „	0,062	0,101	0,102	0,071	0,125
Sämmtliche Ausgaben betragen in Procenten der Bruttoeinnahme . . .	58,21	67,14	49,68	46,90	82,11
Hiernach beträgt der Ueberschuss . . . ℳ	26523893	131517	402131	255806	111067
in Procenten:					
des mittl. Anlagecapitals .	4,571	10,960	9,784	6,559	0,987
„ Baucapitals	4,254	8,064	7,280	4,835	1,020
der Bruttoeinnahme . .	41,79	32,86	50,32	53,10	17,89
durchschnittlich:					
pro Kilometer Bahnlänge ℳ	13434	11639	15991	9205	4207
„ Nutzkilometer . . . „	1,691	3,155	2,660	2,789	0,862
„ Wagenachskilometer „	0,045	0,049	0,102	0,081	0,027

Der Vergleich gegen das Vorjahr ergiebt bei den Staatsbahnen eine Vermehrung der Einnahmen um 921 125 ℳ (1,473 pCt.), eine Verminderung der Ausgaben um 93 526 ℳ (0,252 pCt.) und eine Vermehrung des Ueberschusses um 1 014 651 ℳ (3,978 pCt.). Die Rentabilität stieg um 0,17 pCt., blieb jedoch hinter derjenigen des Jahres 1876 (welche 4,72 pCt. betrug) um 0,15 pCt. zurück, während dieselbe aber besser war, wie in den Jahren 1877 (4,12 pCt.), 1878 (3,87 pCt.) und 1879 (3,95 pCt.).

Bei den Privatbahnen war der Ueberschuss grösser wie in den Vorjahren bei der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn und der Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn, während derselbe sich bei der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn und der Zittau-Reichenberger Eisenbahn (bei letzterer in erheblichem Masse) verminderte.

Von dem Ueberschusse der Privatbahnen wurden verwendet:

zu Zinsen und Dividenden für die Stammactien . ℳ		108000	153035	49400	111067
nach Procenten		9,0	$8^1/_{30}$	$3^1/_6$	4,0
zur Verzinsung der Prioritäts-Stammactien . . . . ℳ		—	158025	117000	—
nach Procenten		—	$7^7/_8$	5,0	—
zur Verzinsung der Anleihen ℳ		13404	54229	65921	—
nach Procenten		4,0	4,5	4,50	—
Die Bestände der Fonds betrugen ult. 1881:					
Erneuerungsfonds . . . ℳ	10690821	—	516618	81460	—
Reservefonds . . . . . „	—	60000	90000	23060	—

Auf den von der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung betriebenen Linien wurden im Jahre 1881 unverschuldet 4 Personen beschädigt und durch eigene Schuld der Betroffenen 24 Personen beschädigt und 35 Personen getödtet (darunter 16 Selbstmorde).

Das Personal umfasste 8 621 Beamte (1,7 pro Kilometer Bahn bezw. 15,68 auf jede Station).

Der Bestand der Pensionscasse betrug 7 322 885 ℳ.

Die Englische Parlamentsenquête, betreffend Eisenbahnfahrgelder und Frachten.

(Schluss.)

Es kann nicht überraschen, wenn derartige Klagen, wie die in voriger Nummer erwähnten, sich immer wiederholen und von Zeit zu Zeit Versuche erneuert werden, ein gewisses Princip für die Frachtfeststellung zu bestimmen. Einer der hierzu gemachten Vorschläge ist der, dass die Frachten im bestimmten Verhältniss zu den Betriebskosten stehen sollten; oder mit anderen Worten, dass den Bahnen nicht gestattet sein solle, von einem Theil ihres Verkehrs einen höheren Nutzen zu beziehen, als von einem andern.

Hierauf ist zu antworten, dass ein solches Princip praktisch durchzuführen sehr schwierig, wenn nicht unmöglich ist. Zu ermitteln, welches die bezüglichen Kosten resp. der Nutzen jedes Verkehrstheils ist, würde über die Kräfte jeder Regierungsbehörde oder jedes Gerichts hinausgehen; und die Gesellschaften behaupten, dass es auch ihnen unmöglich sei. Es würde hierzu die Ermittelung und Berücksichtigung solcher Posten erforderlich sein, wie: der ursprünglichen Herstellungskosten der speciellen Bahnstrecke; der Kosten des Transports der speciellen Güterart auf dieser Strecke im Vergleich mit den Kosten des Transports der speciellen Güterart auf derselben und dergleichen und anderer Güter auf anderen Theilen der Bahnlinie und des Verhältnisses aller dieser Beträge zu den Gesammteinnahmen und -Ausgaben der Bahn.

Angenommen aber, diese Ermittelungen wären praktisch ausführbar, so ist es fraglich, ob das Publikum durch Annahme dieses oder eines anderen Princips der Frachtfestsetzung gewinnen würde.

Jede feststehende derartige Regel würde der Concurrenz Eintrag thun. Das Resultat unbeweglicher Frachtsätze müsste sein, dass der jetzt in Concurrenz mit der See zu niedrigen Sätzen auf der Bahn geführte Verkehr von der Bahn auf den Seeweg getrieben würde, während die Bahn, um ihren früheren Durchschnittsertrag zu gewinnen, den ihr verbleibenden Verkehr mit höherer Fracht belegen müsste, als vorher.

Wenn das Parlament bestimmen würde, dass die North Eastern oder Great Northern Bahn keinen grösseren Gewinn nehmen dürfen auf Vieh oder Fische ab Newcastle oder Hull etc. nach London, als von Schottland oder von ausserhalb auf denselben Theilen ihrer betreffenden Linien, so würde die Folge sein, entweder, dass die Schottischen oder fremden Waaren per See nach London gingen oder überhaupt würden, dorthin zu kommen. In beiden Fällen würde der Verkehr mit Vieh und Fischen nach den Londoner Märkten behindert, die Preise würden in die Höhe getrieben werden, gleichwohl würde der Englische Producent dadurch nichts gewinnen, denn die Bahnen würden ihre Frachtsätze für Englisches Vieh etc. erhöhen müssen, um sich für den Verlust des Schottischen etc. Verkehrs schadlos zu halten; oder, wenn der Great Eastern nicht gestattet wäre, einen billigen Satz nach London zu stellen, so würde der Handel in landwirthschaftlichen Erzeugnissen von Norfolk und Suffolk so ziemlich verschwinden, mindestens was Vieh betrifft.

Wenn gesagt wird, dass niedrige Frachten stets den Verkehr vermehren und dass die Eisenbahngesellschaften die niedrigsten jetzt bestehenden Frachtsätze ganz allgemein annehmen werden, so ist die Antwort darauf, dass dieselben wahrscheinlich ihr Interesse besser verstehen, als die Gesetzgeber; dass, wenn sie zu gleichmässigen Sätzen gezwungen werden, sie keinerlei Anlass mehr haben und in der That auch nicht im Stande sind, das Experiment niedriger Sätze zu machen, wogegen unter dem gegenwärtigen System Concurrenz und Selbstinteresse sie dahin bringt, derartige Experimente auszuführen.

Ferner den Fall betreffend, wo Städte im Inlande sich über die niedrigeren Meilensätze der Städte mit besserem Zugang zur See beschweren, so bewahren offenbar die Eisenbahngesellschaften den Letzteren nur die ihnen durch die Natur gewährten Vortheile und wollte man sie hieran hindern, so würde dies Niemand anders als den Schiffseignern zu gute kommen. Plätze, weniger zugänglich durch derartige natürliche Wege, wie schiffbare Flüsse oder die See, mögen weniger prosperiren, aber es ist schwerlich gerecht oder zweckmässig, ihnen durch willkürliche Gesetze die durch ihre Lage ihnen versagten Vortheile verschaffen zu wollen.

Es kann (nach den im Bericht weiter angeführten, hier weggelassenen Beispielen) nur angenommen werden, dass viele der beklagten Ungleichmässigkeiten dem Publikum eher zum Vortheile als zum Nachtheile gereichen. Wo wirklich unberechtigte Bevorzugungen vorkommen, da giebt das bestehende Gesetz Mittel zur Abhülfe. Eine Bevorzugung muss, um ungesetzlich zu heissen und berechtigten Grund zur Klage zu bieten, ungerecht sein; das ist sie aber so lange nicht, als sie die natürliche Folge ehrlicher Concurrenz ist und gleichmässige Frachtsätze gewährt werden für gleiche Dienste unter gleichen Umständen und für gleiche Waarenquantitäten. Es ist daher auch bei den Personenfahrpreisen wiederholt entschieden worden, dass kein Grund zur Beschwerde vorliegt lediglich deshalb, dass die Fahrpreise auf einem Theil des Bahnnetzes höher sind, als auf einem andern. Auch ist betreffs der Güter entschieden, dass Umstände, welche Unterschiede in den Transportkosten hervorrufen, wie bedeutende Steigungen, oder Unterschiede in den zu transportirenden Quantitäten, zu Ungleichheiten in den Frachtsätzen berechtigen. Und dies kann nur als richtig angesehen werden.

Was angemessen erscheint für eine Bahn mit günstigen Terrainverhältnissen und einem sehr starken Verkehr würde oft ungehörig niedrig sein für eine Bahn mit starken Steigungen und schwacher Benutzung. Die Vergünstigungen für umfangreiche Transporte sind geboten durch die natürlichen Gesetze des Handelsverkehrs und allen Zweigen desselben gemeinsam. Jeder Engroskäufer erwartet und erhält mehr Vortheile als der Detailkäufer. Dem Verkäufer werden dabei Umstände und Kosten vieler kleiner Einzelgeschäfte erspart. Dies ist so natürlich und auf Vernunft begründet, dass Niemand daran denkt, dabei von Bevorzugung zu sprechen. Ganz dasselbe gilt zum Transportgeschäft und es ist ein grosser Unterschied in den Kosten, ob ein voller Zug bis zum Endpunkt einer Bahn gebracht wird, oder ob die einzelnen Wagen desselben auf zahlreichen verschiedenen Stationen abgesetzt werden, mit dem Verzug und den Kosten des Anhaltens und Verschiebens.

Die Zeugen aus Irland bringen ausser ähnlichen Klagen, wie den vorerwähnten, noch besondere Beschwerden darüber vor, dass die dortigen Localfrachten im Allgemeinen höher seien, als auf den Englischen Bahnen und die Classification, besonders in Bezug auf landwirthschaftliche Producte und Maschinen etc., weniger liberal sei; dass, zum grossen Nachtheil des Dubliner Engrosgeschäfts, jene Irländischen Localfrachten ausser allem Verhältniss höher seien, als die Durchgangsfrachten zwischen Englischen und Irischen Stationen; dass endlich durch gemeinsames Vorgehen der Englischen und Irischen Bahnen und der Dampferlinien ein vollständiges Monopol unter Gleichstellung der Fracht von Liverpool nach Dublin zur See mit derjenigen via Holyhead geschaffen wäre. Mittelst ihrer Beherrschung des Durchgangsverkehrs würden die grossen Eisenbahngesellschaften in den Stand gesetzt, unabhängige Dampfer zum Transport der Frachten, welche die Concurrenz naturgemäss zulassen würde, auszuschliessen. Uebrigens sei die Verwaltung der Irischen Bahnen unnütz kostspielig in Folge der zahlreichen einzelnen Gesellschaften, jede mit einem besonderen Stabe. In der That sind dort 270 Directoren, 37 Secretäre, 20 Betriebsdirectoren und ein correspondirender Stab von untergeordneten Beamten für die Verwaltung der Bahnen, die ein Capital von 36 000 000 £ haben, wogegen die Englische Great Western Bahn mit einem beinahe doppelt so hohen Capital verwaltet wird von nur 18 Directoren, 1 Secretär und einem General-Betriebsdirector. Was diesen Punkt betrifft, so kann das Comité nur die fernere Verschmelzung der Irischen Bahnen zur Erreichung grösserer Sparsamkeit und Wirksamkeit empfehlen, nicht minder hält es die Annahme nur einer Güterclassification für das ganze vereinigte Königreich für wünschenswerth.

Vereinbarungen der Gesellschaften, wie die der Englisch-Irischen Tarifverbände, hält das Comité für unvermeidlich; ähnliche Verbindungen finden in jeder Geschäftsbranche statt, es kann daher neue legislative Einwirkungen zum Zweck, den Eisenbahnen gleichmässige Tarife aufzuzwingen, nicht empfehlen.

Zu 6. Schwierigkeiten in dem Wege, Abhülfe von Beschwerden gegen Eisenbahnen zu finden. Geschäftsleute führen vielseitig unterstützte Klagen, dass es fast immer ihrem Interesse resp. ihrem pecuniären Vortheil zuwider sei, eine Eisenbahngesellschaft vor die Commission zu berufen, weil

1. die Ausgabe für die Erlangung von Abhülfe so gross sei, dass der Beschwerdeführer, selbst bei vollständigem Erfolg, fast unabwendbar in pecuniären Verlust gerathe;
2. erfahrungsmässig die Eisenbahngesellschaften gerüstet sind, den Kampf so weit auszudehnen, wie es wenige Geschäftsleute aushalten können;
3. die Eisenbahngesellschaften so viel Gelegenheit haben, den Interessenten Unbequemlichkeiten und Verluste zu bereiten durch Entziehung der gewöhnlichen Verkehrserleichterungen und sonstwie, dass aus Furcht vor den indirecten Folgen selten eine Bahn vor die Eisenbahncommissare gefordert wird.

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass diese Befürchtungen keineswegs unbegründet sind und die Erwägung der gegenseitigen Lage dem Geschäftsmann klar zeigt, dass es seinem Interesse mehr entspricht, sich den Ueberlastungen zu unterwerfen oder von ungehörigen Bevorzugungen Anderer Schaden zu erleiden, als die Anrufung der Commissare.

Kein lehrreicheres und bezeichnenderes Beispiel hierzu kann gegeben werden, als das von dem Vorsitzenden der London, Chatham and Dover Eisenbahngesellschaft. Diese erliess im letzten Jahre ein Circular, enthaltend einen Specialtarif zur Erweiterung ihres Hopfenverkehrs.

Danach war die Hopfenfracht von Sittingbourne z. B. 36 s. 8 d. pro ton, wovon 5 s. für Auslieferung in London abgezogen werden mag, so dass 31 s. 8 d. eigentliche Fracht verbleiben. Seitens der Hopfenbauer wird behauptet, dass die gesetzliche Maximalfracht 18 s. 9 d. beträgt, so dass, wenn dies richtig, die Gesellschaft um 12 s. 11 d. pro ton über ihre Befugniss hinausginge.

Das von jener Bahn jährlich transportirte Quantum beträgt etwa 4 000 t, so dass der Mehrbetrag eine ganz bedeutende Summe ergiebt, welche für die Eisenbahngesellschaften auf dem Spiel steht; gleichwohl würde die den einzelnen Hopfenbauer treffende Ueberlastung kaum irgend einen klugen Mann verleiten, den Kampf gegen die Bahn aufzunehmen.

Canäle. Ernstliche Beschwerden sind von Kaufleuten und Canalgesellschaften gegen Eisenbahngesellschaften erhoben worden wegen Betriebes der Canäle, die den Letzteren gehören oder von ihnen beeinflusst werden.

Es sind Fälle angeführt, wo Eisenbahngesellschaften, nachdem sie das Eigenthum eines Canals oder die Controle über denselben erlangt, dessen Betrieb eingestellt oder dessen Verfall zugelassen, oder ihn mit übermässigen Zöllen, besonders in dem Durchgangsverkehr, belegt haben, so dass der Verkehr auf die Bahn abgelenkt wurde. Letztere hat dann höhere Frachten verlangt zum Schaden der Kaufleute und des Publikums im Allgemeinen.

Das Comité ist der Meinung, dass diese Beschwerden nicht unbegründet sind.

Allerdings kann einer Eisenbahngesellschaft nicht verwehrt werden, auf die Revenue aus einem ihr gehörigen Canal zu verzichten, weil sie glaubt, dass sie aus der damit concurrirenden Eisenbahn grösseren Vortheil zieht und wo der Canal einen Theil einer concurrirenden Durchgangsroute bildet, liegt es in der Regel in ihrem Interesse, diesen Durchgangsverkehr zu bedrücken.

Transporte können häufig billiger ausgeführt werden durch Canalschifffahrt als durch die Bahn, besonders wenn es sich um schwere, geringwerthige Güter handelt, bei denen Schnelligkeit nicht von Bedeutung ist. Das Comité hält es daher für unpolitisch, dass Eisenbahngesellschaften eine directe oder indirecte Controle über die Canalschifffahrt haben dürfen und empfiehlt dem Parlament, da, wo eine solche Controle bereits besteht, sich zu bestreben, die ausgedehnteste freie Benutzung der Canäle zu sichern.

Personenverkehr. Die Klagen hierüber sind mehr localer als allgemeiner Natur und nicht von grosser Bedeutung.

Sie gehen hauptsächlich dahin, dass die Zahl der Züge mit III. Wagenclasse ungenügend sei; dass der Zugdienst nicht genügende Einrichtungen für die Bequemlichkeit des Publikums habe, und dass in einzelnen Fällen höhere oder gleich hohe Personenfahrgelder erhoben werden für eine kürzere als für eine längere Strecke derselben Route, ferner dass im Süden von England die Passagierfahrgelder im Allgemeinen höher seien, als in andern Gegenden.

Das Comité ist der Meinung, dass zur Herbeiführung befriedigender Annehmlichkeiten die Concurrenz im Personenverkehr schon ausreicht und dass die vorgetragenen Anomalien angesichts der von den grösseren Bahnen angenommenen Politik der Gleichstellung und Vereinfachung der Personenfahrgelder nicht fortdauern werden. Im Uebrigen gehörten diese Klagen vor die Staatscommissare, deren Competenz dazu unzweifelhaft sei.

Die Eisenbahncommission. Die nächste Frage betrifft die Natur und die Verfassung des Tribunals, vor welchem geschädigte Parteien Abhülfe zu suchen haben. Nach der Ansicht des Comités sollte dasselbe vor allen Dingen permanent sein. Es ist vielfach behindert worden in seinem Wirken durch den temporären Charakter, mit welchem es bis jetzt bekleidet ist. Das Comité meint aber auch, dass die Commission bereits von grossem öffentlichen Nutzen gewesen sei nicht blos in den Fällen, in denen es angerufen ist, sondern auch durch Verhinderung von Streitigkeiten zwischen Bahnen und Publikum.

Die von einflussreichen Vertretern der Bahnen empfohlene Einsetzung eines Einzelrichters, an Stelle jenes aus 3 Juristen und einem Eisenbahnmann bestehenden Gerichtshofes, sei nicht empfehlenswerth; dagegen erscheine die Zulassung einer Appellation gegen Aussprüche des Letzteren an den Appellhof (für England und Irland) und an einen parlamentarischen Gerichtshof (für Schottland) erwünscht. — — — Wegen Ausdehnung der Competenz und der Befugnisse der Commission folgen nun ausführliche Vorschläge, deren specielle Wiedergabe wir aus räumlichen Rücksichten unterlassen und von denen wir nur das Recht der selbstständigen Festsetzung directer Frachtsätze über verschiedene Bahnlinien nach der kürzesten Entfernung anführen wollen.

Sofern das Parlament demnächst die Vorschläge des Comités zum Gesetz erheben sollte — was bei der grossen Anzahl der in Ersterem sitzenden Eisenbahn-Verwaltungsrath- und Directions-Mitglieder freilich sehr fraglich erscheint — so würde dies unzweifelhaft ein wichtiger Schritt sein zum Schutze des Publikums gegen Willkür der grossen Bahnverwaltungen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 30. October 1882. (Verstaatlichungsaction. Nordwestbahnconflict. Staats-Eisenbahnrath. Tarifenquête. September-Einnahmen. Fortbildungsschule. Börsennotiz.)

Mit der Organisirung der westlichen Staatsbahnen ist die Verstaatlichungsaction der Oesterreichischen Regierung nicht abgeschlossen. Die seither eingetretene Pause erklärt sich wohl aus der Nothwendigkeit, das Erworbene zu organisiren, bevor man an neue Erwerbungen schreitet. Indess war der Stillstand nur ein scheinbarer. Gelegentlich der Fusion der Böhmischen Nordbahn und der Turnau-Kraluper Bahn, der Sanirung der Prag-Duxer Bahn hat die Regierung in der Verstaatlichung einen weiteren Schritt nach vorwärts gethan, indem sie sich zunächst die beiden Gesellschaften in Staatsbetrieb für die nächste Zeit sicherte und auch für die eventuelle Einlösung der beiden neuen Netze Vorsorge traf. Inzwischen haben trotz aller Dementis die Vorbesprechungen mit den massgebenden Persönlichkeiten wegen Verstaatlichung der Franz-Josef Bahn ihren Fortgang genommen, wie das am 23. d. M. an diese Unternehmung gerichtete Schreiben des Handelsministers zeigt, welches wie folgt lautet: „Indem die Regierung sich veranlasst findet, die Uebernahme des Betriebes der Kaiser Franz-Josef Bahn, sowie später die Erwerbung des Eigenthums ins Auge zu fassen, beehre ich mich, den löblichen Verwaltungsrath einzuladen, behufs Abschlusses eines diesbezüglichen Uebereinkommens entsprechend bevollmächtigte Delegirte nahmhaft zu machen, mit welchen sich die Vertreter der betheiligten Ministerien über Tag und Stunde der einzuleitenden Verhandlungen ins Einvernehmen setzen werden". Hierfür wurde bereits der Verwaltungsrath zu einer am 2. n. M. stattfindenden Sitzung von der Direction der genannten Bahn einberufen.

Bezüglich des Nordwestbahn-Conflictes mit den Preussischen Staatsbahnen ist eine ruhigere Auffassung eingetreten. Die von denselben gemachten Vorschläge sollen zwar von den liirten Oesterreichischen Bahnen als unannehmbar befunden und Gegenanträge gestellt worden sein. Der von den Blättern mitgetheilte Inhalt Beider ist aber nicht authentisch und zeigt nur, dass hierseits das Streben nach Versöhnlichkeit obwaltet. Hierüber ist auch eine offiziöse „Berichtigung" erschienen, wonach die Betheiligten an der bei der Oesterreichischen Staatseisenbahn stattgefundenen Besprechung sich darauf beschränkten, Vermittelungsvorschläge zu berathen, welche es ermöglichen, dass das gute Einvernehmen der Königlich Preussischen Staatsbahnen mit sämmtlichen Oesterreichischen Bahnen wieder hergestellt werde. Die Witzeleien über die „ehrlichen Makler" à la Bismarck in diesem Eisenbahnstreit erhielten einige Nahrung durch eine vom Delegirten der Ungarischen Staatsbahnen veröffentlichte Erklärung, dass sich deren Direction für den Fall, als ungeachtet dieser Propositionen keine Einigung zu Stande käme, im Interesse des Ungarischen Verkehrs freie Hand bezüglich ihrer weiteren Haltung insoweit vorbehalten müsse, als dieselbe nicht durch die bezüglich der Verkehrstheilung mit der Oesterreichischen Staatsbahn bereits getroffene Vereinbarung gebunden sei. — Indessen ist an dem solidarischen Vorgehen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nicht zu zweifeln. Ueber diese Streitfrage sowie bezüglich der Neuerstellung der auch anderweitig gekündigten bisherigen Deutsch-Ungarischen Instradirungsvereinbarungen wird nämlich eine ad hoc Mitte November in Wien zusammentretende Verbandsconferenz entscheiden. Die Aufrechterhaltung der directen Eisenbahnverkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland ist unter allen Umständen gesichert.

Der Staatseisenbahnrath hat seine Verhandlungen wieder aufgenommen, dieselben durch mehrere Tage fortgesetzt und heute beendigt. Die provisorische Geschäftsordnung wurde durch entsprechende Amendements ergänzt und die Direction ersucht,

darauf bei Abfassung der definitiven Geschäftsordnung Rücksicht zu nehmen. (Die weiteren Verhandlungen bringen wir an anderer Stelle S. 1094.) Der letzte Punkt der Tagesordnung: „Vorlage der Direction, betreffend Grundsätze für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten", wurde nach kurzer Debatte mit einer kleinen stylistischen Aenderung angenommen. Der Präsident dankte sodann den erschienenen Eisenbahnräthen für ihre Mühewaltung, wogegen Freiherr v. Schwegel den Dank der Versammlung an das Präsidium für die Leitung der Verhandlungen zum Ausdrucke brachte.

Die Arbeiten der Eisenbahntarif-Enquête gehen nunmehr nach einem officiellen Communiqué in etwas rascherem Tempo vorwärts. Eine Einberufung des Central-Comités ist für den Monat November in Aussicht genommen und werden bis dahin der grösste Theil der von demselben aufgestellten Referenten ihre Arbeiten dem Comité vorzulegen in der Lage sein. Nachdem bis zu diesem Zeitpunkte auch eine grössere Anzahl von Comité-Referaten erledigt sein dürfte, so wird dem Central-Comité zu dieser Zeit ein intensives Eingehen in die einzelnen Enquêtefragen ermöglicht sein. Schon heute lassen sich die durch die Enquête den Verfrächtern zugewendeten Vortheile als beträchtlich bezeichnen. Wir verweisen diesbezüglich nur auf die der Getreide- und Mehlbranche ertheilten Concessionen, welche darin bestehen, dass die Reexpedition gestattet, wie nicht minder den Versendern das Beneficium des ermässigten Waggonfrachtsatzes eingeräumt ist, wenn auf einem Frachtbrief eine solche Waggonladung auch von mehreren Absendern zur Aufgabe gelangt. Wir erwähnen ferner, dass ohne eine bis jetzt erfolgte officielle Kundgebung der Wünsche der Kohlengruppe bereits Kohlensendungen für Ostgalizien und die Bukowina eine bedeutende Ermässigung erfahren haben und so der Bezug inländischer Kohle nach diesen Ländern endlich ermöglicht wurde.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen haben im September 1882 auf einer Gesammtlänge von 18 916 km im Ganzen 5 050 633 Personen und 5 609 193 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 203 024 fl. erzielt, d. i. pro km 1219 fl. Im gleichen Monate 1881 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 4 467 400 Personen, 4 848 317 t Güter und einer Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes von 18 534 km — 20 475 525 fl. oder pro km 1105 fl.; daher resultirt für den Monat September 1882 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 10,3 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September 1882 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 167 302 439 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 156 370 687 fl.

Die Eröffnung der Eisenbahn-Fortbildungsschule wurde für den 1. December d. J. festgestellt. Directionsrath Kaan wird über Eisenbahnbuchhaltung, Professor Zehden über Nationalöconomie, Statistik und Meilenkunde, Professor Engelhard die Eisenbahntechnologie und der Privatgelehrte Dr. Gross (Verfasser des schätzenswerthen Werkes über die Staatsgarantien der Bahnen) u. z. unentgeltlich die Nationalöconomie vortragen. Es werden wöchentlich acht Vortragsstunden stattfinden. Die Dauer des Kurses ist mit acht Monaten in Aussicht genommen.

Die etwas bessere Stimmung der Börse drückte sich nur in dem Course der Nordwestbahn (205,50) und Elbethalbahn (228,50) aus; dagegen ist Südbahn in Folge einer heftigen Contremine, welcher sich die erneuerten Betriebsstörungs-Befürchtungen wegen der wieder eingetretenen Regengüsse in Tirol und Kärnthen anreihten, auf 139,40 gewichen; die Verstaatlichung der Franz-Josefbahn übte auf ihren Cours (195) gar keine Wirkung aus; die übrigen Sorten blieben ebenfalls stationär. Von dem Flüssigwerden des Novembercoupons erwartet man eine entschiedenere und anhaltende Besserung auf allen Speculationsgebieten.

Eisenbahnbauten Rumäniens.

Man schreibt aus Bukarest: Nach der Sanctionirung des Gesetzes vom 15. Mai d. J., wobei der Bau einer Reihe von Secundärbahnen aus Staatsmitteln genehmigt wurde, ist die Eisenbahnaction wieder in ein rascheres Tempo gelangt. Die genehmigten Linien werden in drei Zeitperioden zur Ausführung gelangen und mit Ausnahme der Bahn von Berlad nach Vaslui, welche normalgeleisig hergestellt wird, sämmtlich schmalspurig angelegt. Die erste Gruppe in einer Gesammtlänge von 289 km muss bis Ende 1884 vollendet sein und enthält nachstehende Linien: 1. von Peatra (Station zwischen Slatina und Krajova) in nördlicher Richtung über Dragasani nach Romnicul-Valcea und in südlicher über Caracal nach Corabia an der Donau mit 155 km; 2. von Titu (Station zwischen Pitesti und Bukarest) nach Tergovist mit 28 km; 3. von Bacau (Station zwischen Roman und Galatz) nach Peatra mit 55 km; 4. von Berlad nach Vaslui mit 51 km. Für die drei erstgenannten Linien ist ein Betrag von 40 000 Frcs. und für die letztgenannte von 100 000 Frcs. pro Kilometer veranschlagt. Die Linien der zweiten Gruppe, welche im nächsten Jahre begonnen und 1885 beendet sein müssen, sind zusammen 51 km lang und dürfen ebenfalls nur 40 000 Frcs. pro Kilometer kosten. Hierher gehören: 1. von Dobalsca (Station zwischen Suczawa und Roman) nach Folticeni mit 25 km und 2. von Docolina nach Husii mit 26 km. Die Linien der dritten Gruppe mit zusammen 299 km müssen 1884 begonnen, 1886 vollendet werden und dürfen pro Kilometer nur 40 000 Frcs. kosten. Es sind dies: 1. von Filiasii (Station zwischen Vercierova und Krajova) nach Targul-Jiu mit 65 km; 2. von Golesci (Station zwischen Pitesti und Bukarest) nach Campun-Lung mit 50 km; 3. von Leorda (Station zwischen Veresti und Botusani) nach Dorohoin mit 16 km; 4. von Potcova (Station zwischen Pitesti und Slatina) über Rusi-de-Vede nach Turnu-Maurele an der Donau mit 103 km, und 5. endlich von Jassy in südlicher Richtung nach Vaslui zum Anschlusse an die Bahn von Tekuc-Berlad-Vaslui mit 65 km. Die Kosten aller vorgenannten Bahnen dürfen das durch die beiden Kammern genehmigte Präliminare von 392 Millionen Francs nicht übersteigen und ist bezüglich des Bauvorganges festgesetzt, dass die Erdarbeiten und der Oberbau (Schienenlegung auf der Strecke und in den Stationen) in eigener Regie durch Genietruppen, alle anderen Herstellungen in gleicher Weise durch gewöhnliche Arbeiter, die Hochbauten jedoch im Offertwege vergeben werden. Alle Materialien, welche in Rumänien überhaupt zu beschaffen möglich sind, sollen im Lande bezogen, die anderen dagegen im öffentlichen Concurrenzwege beigestellt werden. Die Enteignung der Grundstücke wird durch Regierungsorgane in jedem Gerichtsbezirke, welcher durch eine Bahnlinie berührt wird, durchgeführt, und hat derselbe eine Subvention von 600 Frcs. pro Kilometer Bahn binnen 10 Jahren an den Staat zu bezahlen. Die Bedeckung dieser namhaften Ausgaben geschieht durch successive Emittirung von Eisenbahnrenten bis zur Höhe des oben genannten Effectivcapitals. Auf diese Weise erhält Rumänien nach Ablauf von 5 Jahren ein ansehnliches Netz von Secundärbahnen in der Gesammtlänge von 588 km; und wenn weiter berücksichtigt wird, dass in diesem Lande heute schon 1 473 km Hauptbahnen hergestellt und betrieben und weiter 260 km solcher Bahnen im Bau begriffen sind — so muss diese höchst respectable Leistung in einem so kurzen Zeitraum von 13 Jahren anerkannt werden.

Literatur.

— st. — **Die magnetelektrischen und dynamoelektrischen Maschinen** und die sogenannten Secundärbatterien. Mit besonderer Rücksicht auf ihre Construction dargestellt von G. Glaser-De Cew. Mit 54 Abbildungen (Elektrotechnische Bibliothek Band I) Wien. Pest. Leipzig. A. Hartleben's Verlag.

Die Elektrotechnik, diese noch so junge Wissenschaft, hat gegenwärtig schon eine ausserordentliche Bedeutung gewonnen. Auf den elektrischen Ausstellungen der letzten Jahre waren sowohl die Fachmänner, wie auch das grosse Publikum überrascht von dem, was bis jetzt erreicht worden; zugleich aber hat sich gezeigt, dass die bisherigen Constructionen sehr weitgehender Verbesserungen bedürfen, um ihre Anwendung in ausgedehnter Weise möglich zu machen. Es ist daher hier noch sehr viel zu thun, wir sehen aber auch, dass die Zahl derer, welche dieses lohnende Gebiet der menschlichen Thätigkeit zu ihrem Berufe wählen, mit jedem Tage wächst.

Diesen Männern hilfreich an die Hand zu gehen, hat die obenangeführte Verlagshandlung unternommen, eine Reihe von Handbüchern über angewendete Elektricität zu veröffentlichen, welche mit specieller Rücksicht auf die Bedürfnisse der Praxis verfasst sind und sich in Plan und Ausführung eng an die von derselben Verlagshandlung herausgegebene „Chemisch-technische Bibliothek" anschliessen.

Die Sammlung wird unter dem Gesammttitel „Elektrotechnische Bibliothek" das ganze Gebiet der angewendeten Elektricitätslehre in zehn Bänden folgenden Inhalts umfassen: I. Bd. Die magnetelektrischen und dynamoelektrischen Maschinen. — II Bd. Die elektrische Kraftübertragung. — III. Bd. Beleuchtung und Heizung durch Elektricität. — IV. Bd. Die galvanischen Batterien. — V. Bd. Die Telegraphie. — VI. Bd. Telephon, Mikrophon und Radiophon. — VII. Bd. Galvanoplastik, Elektrolyse und Reinmetallgewinnung. — VIII. Bd. Die elektrischen Mess- und Präcisionsinstrumente. — Supplement: IX. Bd. Die Grundlehren der Elektricität. — X Bd. Elektrisches Formelbuch. Terminologie in Deutscher, Englischer und Französischer Sprache. Jeder Band, durchschnittlich 15 Bogen stark, mit zahlreichen Illustrationen, ist für sich vollkommen abgeschlossen und einzeln um den Preis von 3 *M.* käuflich. Der vorliegende I. Band setzt sich zur Aufgabe, auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen und des gegenwärtigen Standes der Wissenschaft die Bedingungen festzustellen, von welchen die Verbesserungen und die Leistungsfähigkeit der elektrischen Maschinen abhängen und sind dabei alle Punkte berücksichtigt, welche für den Constructeur von Bedeutung sein können. Auf eine historische Einleitung folgt eine Uebersicht dessen, was bisher in der Construction elektrischer Maschinen geleistet worden ist, sodann werden deren Vorzüge und Schwächen erörtert, worauf eine Entwickelung der physikalischen Gesetze folgt, die als Grundlage einer rationellen Verbesserung der Maschinen zu dienen haben; weiter wird die Construction der einzelnen Theile der elektrischen Maschinen,

sowie deren Anwendung zur Lichterzeugung und sonstigen Zwecken behandelt, während ein Anhang Formeln zur Construction von Elektromagneten und einen Hinweis auf einige der brauchbarsten Messinstrumente bringt.

So viel wir durch Einsicht des vorliegenden Bandes entnehmen konnten, dürfte das zeitgemässe Werk dem Fachmanne ein willkommenes Hilfsmittel bieten, um sich über alle ihm während der Ausübung seines Berufes vorkommenden Fragen Aufklärung zu verschaffen. Indem wir das Werk bestens empfehlen, wünschen wir demselben ein rüstiges Vorwärtsschreiten.

Handbuch über das Zollabfertigungswesen. Von Ed. Krenzer, Stations-Assistent für den Expeditionsdienst und Declarations-Bevollmächtigter zu Barmen-Rittershausen. Im Selbstverlag des Verfassers.

Dieses 7 Bogen umfassende, kurzgefasste Vademecum für Eisenbahnbeamte, Spediteure und Kaufleute, welches zuverlässige Auskunft über die zollamtliche Behandlung ausländischer Waaren nebst den bezw. gesetzlichen Bestimmungen giebt, ist bereits in 5. Auflage erschienen. Der Verfasser hat in der neuen Auflage alle auf den Zollabfertigungsdienst Bezug habenden zollgesetzlichen Bestimmungen nebst den einschlägigen Eisenbahnvorschriften, sowie im praktischen Dienste gesammelte Erfahrungen in kurzer und übersichtlicher Weise vom Standpunkte des Eisenbahnbeamten behandelt, ausserdem haben die neuen Tarabestimmungen und der Zolltarif Aufnahme gefunden. — Das Buch dürfte hiernach jedem Eisenbahnbeamten und Spediteur als Rathgeber zu empfehlen sein; dasselbe kostet pro Exemplar 1 *M.* und ist gegen Einsendung von 1,10 *M.* in Marken vom Verfasser franco zu beziehen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ungarisch-Deutscher beziehungsweise Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. Am 1. Januar 1883 tritt für den obigen Verkehr ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben wird der für diesen Verkehr bisher bestandene Tarif vom 1. Juni 1881 nebst Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Tarifs-Exemplare sind im commerciellen Bureau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest V Széchenyi utcza 2) erhältlich. Budapest, am 27. October 1882. (Nachdruck wird nicht honorirt.) Die Generaldirection. (2016)

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Mit dem 10. November cr. wird unsere Haltestelle Dt. Damerau für den Local- und directen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Für den Verkehr zwischen Dt. Damerau und Marienburg, Mlecewo, Riesenburg, Rosenberg, Dt. Eylau Stadt, Dt. Eylau K. O. sind die Fahrpreis- und Frachtsätze in dem mit dem vorgenannten Tage in Kraft tretenden Nachtrage X zum Localtarif über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1. Juli 1876 erstellt und treten im directen Verkehr die in dem Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der diesseitigen Verwaltung andererseits, gültig vom 16. October 1881, für Dt. Damerau erstellten Sätze in Kraft; der bei Dt. Damerau im letzterwähnten Tarif gemachte Stern kommt in Wegfall. Danzig, den 28. October 1882 Die Direction. (2017 J)

Die Stationen Hemer, Milspe-Thal und Voerde werden am 1. k. Mts. in den **Bergisch-Märkisch-Niederländischen Verkehr via Venlo,** den **Bergisch-Märkisch-Niederländischen (Rheinbahn-) Verkehr via Emmerich** und den **Bergisch-Märkisch-Holländischen Verkehr via Winterswyk** aufgenommen.

Das Nähere hierüber ist bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erfahren. Elberfeld, den 28. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2018)

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. Für den Transport von Holz in Wagenladungen von 10 000 kg (Ausnahmetarif 1) zwischen Salmünster, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M., und Ladenburg, Station der Main-Neckar Eisenbahn, tritt am 1. November cr. ein directer Ausnahme-Frachtsatz in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen der genannten Stationen. Darmstadt, den 30. October 1882. Direction der Main-Neckar Eisenbahn. (2019)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband. Am 10. November cr. treten in Kraft

Nachtrag XXVIII zu Tarifheft 1,
„ XVIII „ „ 2.

Dieselben enthalten: Ausnahme-Frachtsätze für Sprit- etc. Transporte ab Halle, anderweite theilweis erhöhte Frachtsätze für Halle im Verkehr mit einigen Bayerischen Stationen, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hildburghausen und Markteinersheim, Frachtsätze des Sp.-T. III für den Verkehr zwischen Markteinersheim und den übrigen Werrabahnstationen, Bestimmungen hinsichtlich Tarifirung des Artikels „Schuhpflöcke", Tarifberichtigungen.

Soweit im Verkehr mit Halle erhöhte Sätze zur Einführung kommen, finden dieselben erst vom 15. Januar fut. ab Anwendung.

Nachtragsexemplare à 0,05 *M.* sind bei den Verbandsexpeditionen zu haben. Erfurt, den 28. October 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2020)

Am 1. November d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif vom 1. August d. J. für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen im Rheinisch-Westfälisch-Württembergischen Verkehre ein Nachtrag (I) in Kraft, welcher Frachtsätze für die Württembergischen Uebergangs-Stationen Bretten trans., Pforzheim trans., Jagstfeld trans. und Mergentheim trans. enthält. Gratis. Köln, den 31. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2021)

Die Frachtsätze für Steinkohlen etc. von Zeche Massen ab Station Unna und Wickede-Asseln nach den Stationen Eger und Franzensbad der Sächsischen Staatseisenbahnen (Ausnahmetarif vom 1. August 1882) werden um 0,003 *M.* pro 100 kg ermässigt. Elberfeld, den 31. October 1882. Königl. Eisenbahndirection. (2022)

Mit Giltigkeit vom 15. November 1882 bis 1. Juni 1883 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehre zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer, Prag-Duxer und der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, dann der Rakonitz-Protiwiner Staatsbahn einerseits und Stationen der Belgischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit, durch welchen der bezügliche Ausnahmetarif vom 20. Februar 1882 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifs sind vom 5. November l. J. bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich. Die Generaldirection der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn. (2023)

Hanseatisch-Pommerscher Verband. Die im Verkehre zwischen den Stationen Spandau und Wittenberge des Directionsbezirks Magdeburg einerseits und den Stationen Letschin und Seelow des Directionsbezirks Berlin andererseits mit dem 1. November cr. eingeführten ermässigten Frachtsätze, finden vom gleichen Tage ab auch im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der Berlin-Hamburger Bahn Anwendung. Berlin, den 1. November 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (2024)

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Die mit unserer Bekanntmachung vom 31. October cr. publicirten Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Rohzucker und Melasse zwischen Prag einer- und Belgischen Stationen andererseits finden auch auf die vorgelegenen Stationen im Deutsch-Belgischen Verbandstarife, soweit dieselben höhere Frachtsätze haben, für die Zeit bis zum 1. Juni 1883, Anwendung. Köln, den 10. November 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection Köln (linksrhein.) (2025)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. In den unter dem 1. August 1881 zur Ausgabe gelangten Transittarif ab Ludwigshafen wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Orschweier für Getreide mit einem Frachtsatz von 0,83 *M.* pro 100 kg einbezogen. Karlsruhe, den 31. October 1882. Generaldirection. (2026)

Die mit Giltigkeit vom 1. April bis zum 1. November d. J. eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für Roheisen in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen im Verkehr von Wallwitzhafen nach den Stationen Pilsen und Pilsenetz der Kaiser Franz-Josefbahn bleiben vorläufig bis zum 31. December d. J. in Geltung. Berlin, den 31. October 1882. Königl. Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (2027 J)

Bei allen Wagenladungen gilt im **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbande** der Grundsatz, dass für die Frachtberechnung die Zahl der von der Versandexpedition gestellten Wagen entscheidend ist, und dass die Zahl der bei der Umladung verwendeten Wagen auf die Frachtberechnung ohne Einfluss bleibt. Bromberg, den 28. October 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2028 J)

Vom 13./1. November cr. ab werden zu den Sätzen des Ausnahmetarifs III für Holz etc. im Südwestrussisch-Norddeutschen Verbande ausser den auf Seite 139 des Haupttarifs vom 2. Mai n. St./20. April a. St. cr. ad 2 genannten Holzarten auch Fichtenschwellen befördert. Es ist daher an bezeichneter Stelle neben „Brennholz" noch hinzuzufügen: „und Fichtenschwel-

len". Bromberg, den 31. October 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2029 J)

Zum 15. December cr. wird der Frachtsatz für Steinkohlen etc. von Altenessen (Zeche Neuessen, Schacht Fritz) nach Bendorf von 0,47 M. auf 0,48 M. pro 100 kg berichtigt. Köln, den 1. November 1882. Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2030)

Zum Ausnahmetarif vom 1. August 1881 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets im Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Nord Belge Bahn, der Chimay Bahn, der Malines-Terneuzener Bahn, der Bahn von Antwerpen nach Gent, der Bahn von Gent nach Brügge via Eecloo, der Bahn von Termonde nach St. Nicolas, der Westflandrischen Bahnen und der Lüttich-Limburger Bahn andererseits via Herbesthal tritt am 1. November cr. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend u. A. Ergänzung des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien, neue, sowie ermässigte Frachtsätze und anderweite Bezeichnung für verschiedene Stationen der Belgischen Staatsbahnen. Preis 0,10 M. Köln, den 31. October 1882. Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2031)

Am 1. November d. J. tritt zum Ausnahmetarife vom 1. Juli 1882 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehre ein Nachtrag (I) in Kraft.

Derselbe enthält Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien, anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Höngen, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Bahn und Berichtigungen.

Soweit Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. December d. J. in Gültigkeit.

Preis 0,10 M. Köln, den 31. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2032)

Am 1. November d. J. tritt ein Nachtrag (III) zum Ausnahmetarife vom 10. November 1881 für den Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Kohlen- etc. Verkehr in Kraft, enthaltend Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien etc., anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Höngen, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Bahn und Berichtigungen.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. December cr. in Gültigkeit. Preis 0,10 M. Köln, den 31. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2033)

Am 1. November cr. tritt für die Beförderung von Europäischem Holz des Sp.-T. II im Verkehre zwischen sämmtlichen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Wiesbaden und Station Sachsenhausen einer- und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits ein Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen die gegenwärtigen Frachtsätze meistentheils nicht unwesentlich ermässigt und nur vereinzelt unbedeutend erhöht werden.

Soweit Erhöhungen vorkommen, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. December cr. in Giltigkeit. Unsere vorgenannten Verbandstationen ertheilen nähere Auskunft. Frankfurt a/M., den 30. October 1882. Die Königliche Eisenbahndirection: Im Namen der betheiligten Verwaltungen. (2034)

Deutsch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Mit 10. November l. J. tritt Nachtrag IX zum Theil II und III des Verbands-Gütertarifes vom 1. Januar 1880 für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg, Lübeck, Stettin, Swinemünde resp. Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits und Oesterreichischen Stationen andererseits in Kraft. Derselbe enthält Ermässigungen und Erweiterungen bestehender Ausnahmetarife und ist bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und namentlich auch bei der K. K. pr. Oesterreichischen Staatseisenbahn - Gesellschaft in Wien, Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (2035 RM)

In dem im **Hannover - Bayerisch - Oesterreichischen Verbande** bestehenden Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. November v. J. treten verschiedene sofort gültige Frachtermässigungen für die Artikel Petroleum und Naphta ein, über welche das Nähere bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist. Hannover, den 30. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (2036)

2. Eröffnungen etc.

Am 1. November cr. wird die Zweigbahn zwischen dem Bahnhof und dem Emscanal zu Lingen für den öffentlichen Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterexpeditionen. Köln, 31. October 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (435)

3. Submissionen.

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn. Die Lieferung von **300** offenen Güterwagen soll im Wege der Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserm Centralbureau, Breslau, Berlinerstrasse 76 zu beziehen. Der für die Submittenten öffentliche Submissionstermin findet ebendaselbst Donnerstag, den 16. November cr., Vormitt. 11 Uhr statt. Direction. (434)

Oldenburgische Staatsbahn. Die unterzeichnete Eisenbahn - Direction beabsichtigt ca. 90 t alter ausrangirter, aber grösstentheils noch gut erhaltener Eisenschienen — Oldenburger Profil B — 120 mm hoch, der Mehrzahl nach pr. Stück 7 m lang, ca. 30 kg pro laufenden Meter schwer, zu verkaufen. Reflectirende werden ersucht, schriftliche Offerten bis zum Dienstag, den 14. November d. J., einzureichen. Oldenburg, 1882 October 28. Grossherzogliche Eisenbahn-Direction. (431B&W)

Hessische Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Wir beabsichtigen unsern Bedarf an 1. Brennmaterialien (exclusive Steinkohlen), 2. Metall-, 3. Holz- und 4. Fettwaaren, 5. Uniformgegenständen, 6. Schreibmaterialien, 7. Drucksachen und 8. sonstigen diversen Materialien pro 1883 im Submissionswege zu vergeben.

Das Verzeichniss mit den Lieferungsbedingungen kann bei unserer Ober-Material-Inspection hier eingesehen und auf portofreies Verlangen hin von derselben auch unentgeltlich bezogen werden.

Zum Vorzeigen der Muster sind die betreffenden Verwalter hier angewiesen.

Offerten sind mit der Aufschrift „Submission zur Materiallieferung pro 1883"
betreffend Rubrik: . . . .
(für jede obiger acht Rubriken muss besonders offerirt werden)
bis spätestens den 20. November 1882, Vormittags 10 Uhr versiegelt und portofrei an unsere Ober-Material-Inspection hier einzusenden und bleiben die Offerenten bis zum 28. December d. J. an ihre Forderungen gebunden. Mainz, den 31. October 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (432)

Die K. K. priv. **Dux-Bodenbacher Eisenbahn** beabsichtigt die Lieferung ihres Bedarfes an diversen Materialien pro 1883 zu sichern und es werden zu diesem Behufe bei der gefertigten Direction bis zum **1. December l. J.** die diesbezüglichen Preistabellen für die nachfolgenden Materialien entgegengenommen und zwar: 1. **Grubenschienen,** 2. **Oberbau-Kleinmaterialien,** 3. **Geleise-Wechsel** mit gewalzter Unterlagsplatte, 4. **Vegetabilische** und **Mineralöle** (Petroleum, Brennöl, doppelt entsäuertes Rüböl, Mineralschmieröl, Leinöl), 5. **Diverse Beleuchtungs-, Putz-** und **Schmiermaterialien** (Dochte, Pechfackeln, Kerzen, Seife, Putzwolle, Lagerwolle, Jutewerg, Putztücher, Wagenschmiere), 6. **Holzkohle,** 7. **Stab-** und **Walzeisen,** 8. **Eisen-, Stahl-** und **Weissblech,** 9. **Eisengusswaaren,** 10. **Stahlwaaren** (Federstahl, Spiralfedern, Werkzeugstahl, Hunteräder), 11. **Diverse Eisenwaaren** (Draht, Geflechte, Ketten, Nägel, Nieten, Splinte, Holzschrauben, Muttern, Mutterschrauben, Drahtstifte), 12. **Farben** und **Lacke,** 13. **Metallwaaren** (Kupfer, Messing, Rothguss, Weissmetall), 14. **Bearbeitete schmiedeiserne Wagenbestandtheile,** 15. **Locomotiv-** und **Wagen-Tyres,** 16. **Bessemerstahl-Siederohre,** 17. **Seilerwaaren** (Hanf, Gurten, Schnüre, Spagat, Stricke, Hanfpackung, Zwirn), 18. **Lederwaaren** und **Baumwollene Riemen,** 19. **Gummiwaaren.**

Die Lieferungsbedingnisse, sowie die ausgefüllten Bedarfstabellen können bei der gefertigten Direction in Teplitz eingesehen, beziehungsweise bezogen werden; bei schriftlichen Anforderungen von Bedarfsausweisen wollen die obigen Artikel deutlich bezeichnet werden. Teplitz, im November 1882. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (433)

Die Anfertigung und Lieferung einer Schmalspurlocomotive für 0,75 m Spurweite mit drei gekuppelten Achsen soll mit dem Vorbehalt der freien Auswahl unter den Submittenten vergeben werden. Angebote sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Locomotiven" bis zum 20. November d. J. bei der unterzeichneten Königlichen General-direction einzureichen. Submissions-Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Bureau der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz zur Einsicht aus und können von dort auch Copieen zu dem Selbstkostenpreise in Empfang genommen werden. Die Submittenten bleiben bis zum 30. November d. J. an ihre, den Preis franco Bahnhof Chemnitz und den Ablieferungstermin enthaltenden Offerten gebunden. Wer bis zu diesem Tage einen zusagenden Bescheid nicht erhält, hat seine Offerte als erledigt zu betrachten. Dresden, den 26. October 1882. Königliche General-direction der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (429

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat August 1882.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat August 1882	Im Monat August 1882 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat August 1882: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1881: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. August 1882: im Ganzen	pro Kilom.	1881: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden		Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	
emeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
ste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	23 387	17 237	20 447	51 429	71 939	269	67 242	252	+ 6·7	554 662	2 077	440 113	1 648	+ 26·0
.schau - Oderberger Eisenb.	427	75 826	141 122	69 512	451 302	520 814	1 220	410 513	961	+ 27·0	2 782 302	6 516	2 587 892	6 601	+ 7·5
sterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 051	548 913	612 153	856 305	2 932 214	3 788 519	1 847	3 123 092	1 553	+ 18·9	22 639 613	11 060	21 702 648	10 792	+ 2·5
dbahn-Gesellschaft	2 190	1 213 146	554 064	1 226 560	2 624 968	3 851 528	1 759	3 403 775	1 554	+ 13·2	24 723 878	11 289	23 482 616	10 723	+ 5·3
ıgarische Westbahn . . .	373	64 619	36 001	65 384	106 768	172 152	462	171 260	459	+ 0·7	978 311	2 623	6 001 945	2 686	— 2·3
Summe . .	5 308	1 925 891	1 360 577	2 238 208	6 166 744	8 404 952	1 583	7 175 885	1 362	+ 16·3	51 678 766	9 741	49 215 214	9 342	+ 4·3
sterreichische Eisenbahnen.															
I. K. K. Staatsbahnen.															
Im Staatsbetriebe:															
Braunau-Strasswalchen. B.	37	7 271	2 560	3 069	2 406	5 475	148	6 359	172	— 14·0	46 446	1 255	39 908	1 079	+ 16·3
Dalmatiner Bahn	105	3 150	2 060	1 730	3 590	5 320	51	7 400	70	— 27·1	45 425	433	43 996	419	+ 3·3
Donau-Ufer Bahn (Nussdorf-Stadlauer Donaubrücke) .	8	. .	41 858	.	12 053	12 053	1 507	7 935	992	+ 51·9	66 687	8 336	62 806	7 851	+ 6·2
Niederösterr. Staatsbahnen	154	62 977	21 803	23 559	34 797	58 356	379	57 948	376	+ 0·8	349 937	2 272	334 053	2 169	+ 4·7
Tarvis-Pontafel	25	5 874	8 062	4 504	8 841	13 345	534	12 856	514	+ 3·9	94 120	3 765	74 635	2 985	+ 26·1
Im Privatbetriebe:															
Dniester Bahn	112	29 627	5 869	12 817	22 403	35 220	314	34 359	307	+ 2·3	294 926	2 633	257 328	2 298	+ 14·6
Erbersdorf-Würbenthal . .	21	3 245	2 793	1 190	2 431	3 621	172	3 153	150	+ 14·7	25 449	1 212	20 264	965	+ 25·6
Istrianer Bahn	143	4 643	3 146	5 363	9 810	15 173	106	17 691	124	— 14·5	112 114	784	105 006	734	+ 6·8
Kriegsdorf-Römerstadt . .	14	1 570	3 434	384	2 085	2 469	176	2 118	151	+ 16·6	16 939	1 210	14 436	1 031	+ 17·4
Mürzzuschlag-Neuberg . .	11	6 564	6 203	1 932	2 823	4 755	432	4 274	389	+ 11·1	28 809	2 619	25 729	2 339	+ 12·0
Rakonitz-Protivin	144	16 626	18 251	12 120	25 519	37 639	261	33 041	229	+ 14·0	281 284	1 953	263 530	1 830	+ 6·7
Tarnow-Leluchow (Orló) .	151	14 993	4 965	22 988	17 890	40 878	271	39 790	264	+ 2·7	229 5·9	1 520	215 038	1 424	+ 6·7
Unterdrauburg-Wolfsberg .	38	4 295	3 143	2 085	3 184	5 269	139	5 624	148	— 6·0	35 510	934	32 533	856	+ 9·1
I. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
a) Auf Rechnung des Staates.															
iserin Elisabeth-Bahn (incl. K.K.Donau-Ufer-Bahnstrecke Stadlauer Brücke-K.-Ebersdorf)	944	578 761	245 718	603 016	1 330 602	1 933 618	2 048	1 444 240	1 530	+ 33·9	9 289 111	9 840	8 263 279	8 753	+ 12·4
b) Auf Rechnung der igenthumsgesellschaft.															
zherzog Albrecht-Bahn . .	181	18 781	6 503	15 832	28 579	41 711	230	47 728	264	— 12·9	371 522	2 053	355 752	1 965	+ 4·5
onprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	186 478	143 974	162 004	307 153	469 157	578	509 569	628	— 8·0	3 336 818	4 109	3 167 068	3 900	+ 5·4
rarlberger Bahn	96	47 316	22 080	19 816	25 942	45 758	477	49 788	519	— 8·1	321 397	3 348	309 246	3 221	+ 3·9
I. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
ssig-Teplitzer Eisenbahn .	97	89 733	353 901	42 280	279 812	322 092	3 321	258 168	2 662	+ 24·8	2 076 357	21 406	2 090 025	21 547	— 0·7
hmische Commercialbahnen	136	14 274	38 102	5 042	22 177	27 219	200	. .	. .	. .	153 266	1 564	. .	. .	. .
hmische Nordbahn	180	69 577	67 700	36 965	128 171	165 136	917	157 674	876	+ 4·7	1 110 528	6 170	1 048 227	5 823	+ 6·0
hmische Westbahn	201	65 752	105 720	72 065	212 679	284 744	1 417	264 970	1 318	+ 7·5	2 228 156	11 085	2 260 456	11 246	— 1.4
zen-Meraner Bahn	32	15 223	3 525	11 342	5 700	17 042	533	. .	. .	. .	117 247	3 664	. .	. .	. .
schtěhrader Eisenbahn . .	397	90 039	248 177	132 142	365 108	497 250	1 253	467 591	1 178	+ 6·4	3 295 685	8 301	3 132 057	7 889	+ 5·2
x-Bodenbacher Eisenbahn .	89	38 896	125 015	12 820	163 910	176 730	1 986	146 409	1 645	+ 20·7	1 239 350	13 925	1 072 308	12 048	+ 15·6
ogen. Localbahn-Gesellsch.	5	2 270	8 152	643	2 981	3 624	725	3 172	634	+ 14·4	27 059	5 412	22 166	4 433	+ 22·1
izische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	102 855	72 093	159 426	497 240	656 666	1 866	647 883	1 841	+ 1·4	5 260 859	14 946	4 972 941	14 128	+ 5·8
neues Netz	241			54 279	122 692	176 971	734	141 624	588	+ 28·4	1 486 787	6 169	1 074 342	4 458	+ 38·4
az-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	32 324	55 279	15 167	107 548	122 715	1 349	115 392	1 268	+ 6·4	866 673	9 524	806 601	8 864	+ 7.4
iser Franz Josef-Bahn . .	712	192 123	142 432	349 741	543 665	893 406	1 255	850 960	1 195	+ 5·0	6 053 442	8 502	5 767 914	8 101	+ 5·0
ser Ferdinands-Nordbahn	697	222 701	504 337	369 683	2 087 957	2 457 640	3 526	2 213 178	3 175	+ 11·1	18 025 434	25 861	16 785 754	24 083	+ 7·4
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	52 874	46 398	34 897	77 949	112 846	800	109 064	774	+ 3·4	922 772	6 544	913 792	6 481	+ 1·0
schitz-Schönhofer Localb. .	4	114	3 156	23	1 797	1 820	455	167	84	. .	10 248	2 562	167	. .	. .
msierer Eisenbahn . . .	23	7 142	5 370	1 885	5 656	7 541	328	3 274	546	— 39·9	52 383	2 278	33 327	5 555	— 59·0
msthalbahn	35	11 709	1 815	6 420	2 612	9 032	258	8 126	232	+ 11·2	55 176	1 576	31 376	1 743	— 9·6
nb.-Czern.- Lemb.-Czern. .	267	35 469	17 903	57 699	98 804	156 503	586	217 306	814	— 28·0	1 371 928	5 138	1 763 120	6 603	— 22·2
sy B.(Oe.L.) Czern.-Sucz. .	90	9 978	9 590	15 829	21 890	37 719	419	54 329	604	— 30·6	329 568	3 662	435 546	4 839	— 24·3
ben-Vordernberger Bahn .	15	7 192	20 701	2 180	14 544	16 724	1 115	15 929	1 062	+ 5·0	135 102	9 007	114 381	7 625	+ 18·1
hrische Grenzbahn	109	20 803	14 150	9 850	24 784	34 634	318	33 623	308	+ 3·2	256 434	2 353	254 413	2 334	+ 0·8
hrisch-Schlesische Centralb.	152	26 282	24 676	20 761	47 110	67 871	447	78 346	515	— 13·2	518 228	3 409	504 008	3 316	+ 2·8
utitscheiner Localbahn . .	8	4 456	2 893	1 268	2 775	4 043	505	4 445	556	— 9·2	28 771	3 596	28 948	3 619	— 0·6
sterr. Local-Eisenbahn-Ges.	67	7 870	20 236	2 478	19 849	22 327	333	5 901	492	— 32·3	151 082	2 255	33 792	2 816	— 19·9
sterreich. Garant. Strecke .	623	175 773	180 420	207 100	557 276	764 376	1 227	706 047	1 133	+ 8·3	4 986 153	8 003	4 768 553	7 654	+ 4·6
rdwestb. Ergänzungsnetz .	305	74 184	172 724	67 430	366 705	434 135	1 423	370 425	1 215	+ 17·1	2 924 577	9 589	2 792 004	9 154	+ 4·8
rau-Friedländer Eisenbahn	33	11 095	12 304	4 310	23 398	27 708	840	26 101	791	+ 6·2	219 276	6 645	202 060	6 123	+ 8·5
sen-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	18 847	37 190	17 949	72 693	90 642	585	81 591	526	+ 11·2	719 659	4 643	725 329	4 680	— 0·8
Pilsen-Eisenstein	97	15 019	23 551	13 646	25 528	39 174	404	42 925	443	— 8·8	358 540	3 696	331 000	3 412	+ 8·3

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat August 1882	Im Monat August 1882 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat August							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. Au[gust]				Di[fferenz pro] Ki[lom. in] Pr[ocent]
				1882				1881		Differz. pro Kilom. in Procent	1882		1881		
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Prag-Duxer Eisenbahn . . .	163	14 850	53 117	13 854	90 072	103 926	638	86 473	558	+ 14·3	813 514	5 182	740 827	4 779	+
Stauding-Stramberger Localb.	18	3 524	8 816	908	10 792	11 700	650	. .	. .	. .	62 486	3 471	. .	. .	
Südnordd. Verbindungsbahn .	283	80 092	103 640	55 447	226 713	282 160	997	272 052	961	+ 3·7	1 753 679	6 197	1 814 171	6 410	—
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	43 666	68 417	38 199	105 053	143 252	1 194	131 690	1 097	+ 8·9	894 135	7 451	915 625	7 630	—
Vöcklabruck-Kammer Bahn .	9	4 477	274	1 813	227	2 040	227	. .	. .	. .	6 835	1 367	. .	. .	
Wien-Aspanger Bahn . . .	80	33 008	5 302	22 235	9 374	31 609	395	12 297	279	+ 41·6	191 411	2 393	12 297	2 050	+
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	18 662	50 656	10 932	60 759	71 691	1 054	93 090	1 369	— 23·0	537 080	7 898	618 513	9 096	—
Summe . .	9 091	2 604 992	3 150 154	2 761 117	8 243 408	11 004 525	1 210	9 904 095	1 128	+ 7·3	74 185 993	8 204	69 650 647	7 987	+
Ungarische Eisenbahnen.															
I. Kgl. Ungar. Staatsbahnen.	2 758	358 000	529 500	464 600	1 663 400	2 128 000	772	1 946 219	739	+ 4·5	12 167 565	4 480	11 282 756	4 297	+
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
Arad-Temesvárer Eisenbahn .	57	10 400	8 600	8 300	19 400	27 700	486	19 975	350	+ 38·9	176 473	3 096	172 159	3 020	+
Báttaszek-Dombovár-Zákány (Donau-Drau) Bahn . . .	166	14 500	16 000	8 700	39 800	48 500	292	30 403	183	+ 59·6	269 211	1 622	224 992	1 355	+
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Alföld-Fiumaner Bahn . . .	392	97 669	52 762	75 007	165 259	240 266	613	187 328	478	+ 28·2	1 445 383	3 687	1 263 982	3 224	+
Arad-Körösthal-Bahn	90	9 976	21 188	6 776	20 771	27 547	306	14 200	229	+ 33·6	152 005	1 689	106 391	1 716	—
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	24 039	22 100	23 412	91 962	115 374	398	108 515	374	+ 6·4	736 691	2 540	717 234	2 473	+
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . .	68	24 727	26 081	12 547	56 491	69 038	1 015	63 663	936	+ 8·4	407 644	5 995	417 094	6 134	—
Mohács-Fünfkirchner Bahn .	68	12 989	46 288	4 344	88 023	92 367	1 358	123 013	1 809	— 24·9	713 986	10 500	809 434	11 903	—
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	22 023	21 376	11 622	41 309	52 931	449	55 617	471	— 4·7	303 769	2 574	336 202	2 849	—
Szamosthaler Eisenbahn . .	45	5 204	2 841	3 979	6 983	10 962	244	. .	. .	. .	62 182	1 382	. .	. .	
Ungarische Nordostbahn . .	580	65 356	62 159	68 008	265 793	333 801	576	295 411	509	+ 13·2	1 857 261	3 202	1 629 619	2 810	+
Summe . .	4 632	644 883	808 895	687 295	2 459 191	3 146 486	679	2 844 344	641	+ 5·9	18 292 170	3 985	16 959 863	3 831	+
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 308	1 925 891	1 360 577	2 238 208	6 166 744	8 404 952	1 583	7 175 882	1 362	+ 16·3	51 678 766	9 741	49 215 214	9 342	+
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	9 091	2 604 992	3 150 154	2 761 117	8 243 408	11 004 525	1 210	9 904 095	1 128	+ 7·3	74 185 993	8 204	69 650 647	7 987	+
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 632	644 883	808 895	687 295	2 459 191	3 146 486	679	2 844 344	641	+ 5·9	18 292 170	3 985	16 959 863	3 831	+
Hauptsumme . .	*19031	5 175 766	5 319 626	5 686 620	16 869 343	22 555 963	1 185	19 924 321	1 078	+ 9·9	144156929	7 612	135825724	7 375	+

*) Im August 1882 (am 1.) wurde die 19,34 km lange Localbahn Nezvêstic-Miröschau der Böhmischen Commerzialbahn eröffnet.

Privat-Anzeigen (Fortsetzung).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 87. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. November 1882.

☛ Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22. ☚

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro October 1882“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 21 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Einrichtung von Marken-Sparcassen

in den Werkstätten, auf Arbeitsplätzen, Bahnhöfen etc. unserer Eisenbahnen.

Das Deutsche Reich hat vorläufig in Rücksicht auf die grosse Aufgabe der socialen Gesetze, der Unfallversicherung, des Cassenwesens etc. noch nicht zu den Post-Sparcassen gelangen können, obwohl deren Erfolge für die unteren Classen des Volkes, besonders aber der Arbeiter in geschlossenen Etablissements, in England geradezu staunenswerthe Resultate aufzuweisen haben, so dass dem Britischen Beispiele neuerdings auch Frankreich, Belgien, Holland, Italien und im vorigen Jahre Oesterreich gefolgt sind. Auch bei uns ist man den Ergebnissen des neuen, so ganz einfachen und doch von so ganz ausserordentlicher Wirkung begleiteten Systems mit höchster Anerkennung gefolgt und hat Se. Excellenz der Herr Staatssecretär General - Postmeister Dr. Stephan dem Wunsche an höherer Stelle Ausdruck gegeben, die gleiche Einrichtung auch im Reiche eingeführt zu sehen.

Die Gründe der Vertagung der Sache im Deutschen Reich liegen nach der uns an massgebender Stelle gewordenen Auskunft darin, wie schon oben angedeutet, dass man vorerst das grosse, schwierige Werk der Social-Gesetzgebung nicht noch mehr zu compliciren wünscht; der Einführung der Post-Sparcassen stehe im Uebrigen für später durchaus Nichts im Wege.

Obwohl wir also für die nächsten Jahre zu keiner derartigen Institution zu gelangen die Aussicht haben, so bleibt der werkthätigen Humanität trotzdem die Aufgabe, den gleichen Zweck auf anderem Wege zu erreichen: auf dem der privaten Initiative, welche, wenn anders mit rechtem Herz und energischem Sinn die Sache erfasst wird, sehr wohl im Stande ist, ähnlich grosse Erfolge zu erzielen.

Treten wir aber, um sofort das neue System klar vor dem Leser darzulegen, mitten in dessen Wesen und Grundlagen ein. Die erstaunlichen Wirkungen desselben — Englands Fabrikarbeiter haben (unter Ausschluss wohlständiger Leute) innerhalb 20 Jahren ein Capital von über 600 Millionen Mark in die Cassen eingelegt, eine Summe, die auch dann noch enorm erscheint, wenn man beifügt, dass die alten Sparcassen in die neuen Cassen durch das Gesetz insofern mit herübergezogen worden (in dieselben zum Theil aufgegangen) sind, dass bestimmt wurde, dass kein Arbeiter, der in eine Post-Sparcasse als Sparer eintritt, gleichzeitig einer zweiten anderen Casse angehören darf — diese erstaunlichen Wirkungen beruhen einfach darauf, dass die Einrichtung in den Fabriken, Werkstätten etc. derartig organisirt ist, dass selbst kleinste Sparbeträge jederzeit ohne allen Müheaufwand und Zeitverlust durch Ankauf einer oder einiger Pennymarken in Sicherheit gebracht, also aufgespart werden können. Dies geschieht folgendermassen:

Es werden von den Postämtern bezw. von überall aus humanen Volksfreunden gebildeten Vereinen, die sich „Penny-Bankvereine“ nennen, Markenkarten zum Aufkleben von 12 Pennymarken (= 1 sh.) ausgegeben, ja von den Vereinen agitationsweise unter die Arbeiter vertheilt (ebenso in den Schulen schon die Kinder angefeuert, einen Sparpfennig herbeizubringen und durch Ankauf von Marken sich eine Karte nach und nach vollzusparen).

Diese Karten enthalten 12 leere Quadrate zum Einkleben der Sparmarken, auf die Rückseite ist eine gemeinverständlich abgefasste Belehrung über den Gebrauch und Zweck derselben aufgedruckt. Hat der Arbeiter gerade einige Pennys, die er gern aufbewahren möchte, so kauft er sich Postmarken à 1 Penny (in England werden eben die Postmarken als Sparmarken benutzt); hat er alle 12 Quadrate mit Marken vollgeklebt, so bringt er nun die Karte zum Postamt, das ihm, ist er ein neuer Sparer, jetzt ein Sparcassenbuch gegen die Karte aushändigt und den Betrag von 1 sh. bucht, ist er schon mit einem Sparcassenbuch versehen, allemal den neu aufgesparten Schilling zuschreibt.

In England ist also, wie sich schon hieraus ergiebt, die Einrichtung durch die eminent practische Verbindung mit der Post eine staatliche, der Staat haftet also für die Einlage und verzinst sie (2½ pCt.). Die Verzinsung beginnt, sobald 1 £ vollgespart ist und hört auf mit Vollzahlung von 200 £. Dies deshalb, weil nach ausdrücklicher Bestimmung des Gesetzes die ganze Einrichtung nur für die unbemittelten Leute bestimmt ist.

Die Sparcassen erfreuen sich ausserordentlicher Beliebtheit, da der Arbeiter die Geheimhaltung seiner Sparpfennige gewahrt weiss, andererseits aber jeden Augenblick jeden Theilbetrag oder das Ganze zurückerhalten kann, abermals fast ohne alle Mühe und Zeitverlust.

Im ersten Jahre des Bestehens der Cassen (1861) gab es 2 535 Postämter, welche als Sammelstellen bezeichnet wurden. Sie nahmen 2 114 669 £ ein, im Jahre 1880 gab es schon 6 223 Poststellen mit 10 301 152 £ Spargelder-Einnahme. Die Gesammt-Activbestände betrugen in diesem Jahre 34 608 881 £, also über 600 Millionen Mark!

Angesichts dieser grossartigen Erfolge ist man in Deutschland seit zwei Jahren bereits in zahlreichen Gemeinden und ebenso in einer Reihe von grossgewerblichen Etablissements verschiedener Branchen zur Selbsthilfe in der Ueberzeugung übergegangen, dass ein so einfaches, von so bedeutenden materiellem wie sittlichem Segen begleitetes Sparsystem für Deutsche Arbeiter nicht minder wichtig und nothwendig erscheint, wie in anderen Westeuropäischen Staaten. So jung diese Fabrik-, Gemeinden- und Schul-Groschenmarken-Sparcassen auch noch sind,

so überraschend sind doch schon die in der kurzen Zeit erzielten Ergebnisse.

Wo man die Einrichtung mit einer städtischen Sparcasse verbinden kann, die Gelder also dorthin aus dem Etablissement, der Werkstatt etc. sich abführen lassen, ist die Sache noch leichter, die Sparcasse liefert dann die Sparbücher und verwaltet und verzinst die Gelder, die Werkstatt übernimmt nur das Aufsammeln mittelst der Karten.

Bei den Grossgewerben, bei den von Städten entfernteren Fabriken muss die Fabrikleitung selber die Gelder in Verwaltung nehmen. Bei den Eisenbahnen wird sich die Organisation ungemein leicht in der Weise einrichten lassen, dass die Hauptcasse, welche fast immer eine städtische Sparcasse am Ort hat, die Verbindung mit dieser herstellt, bezw. mit der Kreis-Sparcasse.

Wir schlagen, wenn der ernste Wille für diese schöne Aufgabe menschenfreundlicher Werkthätigkeit vorhanden ist, folgenden Weg vor, d. h. einen ähnlichen, wie wir ihn an grossen Fabriken verfolgt haben.

In jeder grösseren Werkstatt und unter Anschluss der nächsten Stationen und Streckengebiete werden die sämmtlichen Werkleute, vom Meister bis zum einfachsten ständigen Arbeiter durch den Kassirer mit der Einrichtung bekannt gemacht. Bei der Einfachheit der Normen begreifen selbst die schlichtesten Köpfe die Sache ohne Schwierigkeit, jedem Arbeiter etc. wird bei der ersten Lohnzahlung eine leere Sparkarte mit 10 aufgedruckten Quadraten verabreicht mit der Aufforderung, eine oder einige Sparmarken zu kaufen. Mit diesem Sparmarkenverkauf wird am zweckmässigsten ein Beamter betraut, welcher dauernd an Ort und Stelle ist. Auf den Fabriken versieht diese Funktion der Portier, während der Kassirer im Bureau die vollgeklebten Karten in Empfang nimmt, die Sparbücher ausreicht und jedesmal den Betrag der vollen Karte in das Sparbuch bucht. Setzt sich die Werkstelle oder Streckenspargenossenschaft unter Mithilfe der Direction bezw. Inspection mit einer communalen oder Kreis-Sparkasse in Verbindung, so liefert diese die (abgestempelten) Sparkassenbücher und nimmt die Summen in Verwaltung, wenn nicht, so ist es Sache der Direction oder eines humanen Protectors aus den höheren Bahnbeamten, für Anschaffung der Marken — am Besten Groschenmarken, auf den Sparbezirk gestempelt — und der Sparbücher zu sorgen. Am 1. April jeden Jahres sammelt alsdann der Beamte (Kassirer) sämmtliche Sparkassenbücher von den Sparern ein, berechnet die Zinsen und besorgt deren Auszahlung. Will ein Direction die gute Sache, an der gewöhnlich die Leute alsbald selbst viel Freude und Interesse haben, noch etwas mehr fördern, so wirkt es anspornend, wenn dem jungen neuen Sparer die erste Marke geschenkt wird, wie dies verschiedene Fabriken thun.

Die Erfahrung mit der Einrichtung lehrt Folgendes: Der wichtigste und zumeist über die ganze Folgezeit entscheidende Schritt ist die Anschaffung der ersten Sparmarke, der zweitwichtigste Moment ist die Ablieferung der ersten vollgeklebten Sparkarte und Entnahme eines Sparbuchs. Sind die Leute — bei kleinen Leuten kommt es immer auf den Anfang, auf den ersten Schritt an — erst einmal so weit, so zeigt sich regelmässig an ihnen das Erwachen der Sparlust.

Der Nachtheil unsrer alten Sparkassen und der Vortheil des neuen Systems beruht ebengerade darin, dass die alten Institute mit Zeitverlust zu bestimmten Stunden, oft sogar stundenweit, aufgesucht sein wollen, ferner, dass bei ihnen der Minimalsatz der Einlage meist höher ist: 3 Mark, 5 Mark etc., während die neue Spareinrichtung an Ort und Stelle, in jeder Pause den Ankauf einer oder einiger Marken ohne allen Zeitverlust gestattet, ebenso die Ueberreichung der vollen Karte an den Kassirer. Der letzte Englische Bericht hebt mit besonderem Nachdruck hervor, dass der „Arbeiter sehr häufig den guten Vorsatz hat, einige Schillinge beiseite zu legen. Ist nicht sofort, wie bei diesem neuen System, die freundliche Hand zur Stelle, die ihm sich anbietet, das Geld aufzubewahren — gerade d a r i n liegt ja die hohe praktische Bedeutung für die unbemittelten Klassen und ihrem meist guten Willen Etwas zurückzulegen —, ist statt dessen die Sparkasse weit entfernt und nur zu bestimmter Zeit geöffnet, so kommt für den Mann meist bald die Stunde der Versuchung, wo jene Schillinge entweder leichtsinnig verthan oder für unnütze Dinge oder nicht nothwendige Dinge verausgabt werden, wenn sich nicht gar gute Freunde finden, die ihm das Geld abborgen oder im Spiel abnehmen."

Jeder, der das Volk und seine Schwächen kennt — an denen ja nicht blos die Mindergebildeten theilnehmen — erkennt sofort klar, wie richtig, ja wie weise hier das System verfährt, jedem guten Vorsatz es ungemein leicht zu machen, einen oder einige Groschen vor der eigenen leichten Hand in Sicherheit zu bringen! Ist dieser Schritt gethan, so kommt der Reiz am Besitz, der Wunsch nach mehr, es wird dem Manne allmälig zum Bedürfniss, bei der Lohnzahlung sich einige Sparmarken zu kaufen. Und die Erfahrung in England hat weiter gelehrt, dass der allmälig eifrig gewordene Sparer der beste Werber unter seinen Mitarbeitern ist.

Es ist offenbar, dass auf der ganz vortrefflichen Einrichtung zugleich noch ein anderer Segen ruht, der weit über die Person und den Ort der Sparstelle hinausreicht: D i e s o c i a l - p o l i t i s c h e, v e r s ö h n e n d e W i r k u n g d e s k l e i n e n S p a r b e s i t z e s g e g e n ü b e r d e n w ü s t e n s o c i a l - d e m o k r a t i s c h e n I d e e n! Ein Arbeiter, der einige hundert Mark allmälig zusammengespart hat, ist ein Anderer, als der, welcher sie verthat, und Nichts sein nennt, als das was er etwa auf dem Leibe hat.

Sowohl die äussere Haltung als Sesshaftigkeit, sowohl die Sittlichkeit ausserhalb wie der Fleiss innerhalb der Werkstatt wird mit der fortschreitenden Entwickelung des Sparsinnes gewinnen und so in stiller Weise reicher Segen erblühen nicht nur für das Individuum, sondern für die ganze Arbeiterklasse, nicht nur für die Einzel-Werkstatt und Bahn, sondern bei wachsender Ausbreitung der Kassen auch für die Staatsgesellschaft.

Aus Kleinem entspringt so oft Grosses in moralischer wie materieller Richtung. „Der Socialismus kann allein mit Strafparagraphen nicht dauernd niedergehalten, sondern muss bekämpft werden mit positiven Schritten, mit Werken fürsorgender Menschenliebe" — so lautete der vielseitige Appell bei den Debatten über das Socialistengesetz im Reichstage. Wohlan — hier ist ein solches Werk mit wenig Mühe zu schaffen, an vielen Stellen jeder grösseren und ebenso an jeder kleinen Bahn leicht zu organisiren.

Möchten diese Zeilen bei gross- und edeldenkenden Bahn-Vorständen nicht verloren sein!

Berlin, im October 1882. Prof. J u l. F r ü h a u f.

Das Aufsammeln der Sparbeträge in kleinen Summen durch Marken ist bereits vielfach auch in Deutschland mit Erfolg durchgeführt und ist kein Grund ersichtlich, weshalb nicht das, was in grossen Fabriken möglich, auch bei den Eisenbahnen durchführbar sein sollte. Kostet es auch den Personen, welche die Sparmarken vertheilen resp. annehmen, die nöthigen Bücher führen, die Zinsen berechnen und vertheilen, manche Mühe, so glauben wir doch, dass sich bei jeder Bahn Beamte finden möchten, welche einer guten Sache gern einige Stunden opfern.

Wir empfehlen deshalb die Ausführungen des Herrn Prof. Frühauf sämmtlichen Bahnverwaltungen zur geneigten Erwägung.

Die Redaction.

Trambahn-Betrieb mit comprimirter Luft.

In der letzten Sitzung der mechanischen Section der British Association zu Southampton hielt Sir F. J. Bramwell einen längeren Vortrag über die Anwendung zusammengepresster Luft als bewegende Kraft auf der Tramway-Bahn zu Nantes, dem nachstehende Daten entnommen werden.

In Nantes (Frankreich), einer Hafenstadt mit 120 000 Einwohnern, wird die 6,2 km lange Trambahn von Doulon bis Chantenay seit April 1879 mit Wagen betrieben, die mit comprimirter Luft bewegt werden und „Automobilen" heissen. Der Verkehr auf der Trambahn ist an den Markt-, Sonn- und Festtagen ein sehr grosser, die Wagen folgen einander, je nach den Verkehrsverhältnissen an den verschiedenen Tageszeiten, in 8 bis 12 Minuten.

Für den Betrieb sind 22 solcher Wagen vorhanden, jeder mit 12 Sitzplätzen im Innern und 12 Stehplätzen auf der Plattform. In den verkehrsstärksten Zeiten hängt man den Automobilen nach Bedarf einen oder zwei gewöhnliche Pferdebahnwagen an.

Die Spurweite der Trambahn ist wie bei normalspurigen Locomotivbahnen = 1,436 m, die Entfernung zwischen den beiden Achsen des Wagens (Radstand) beträgt 1,75 m und der Raddurchmesser 0,71 m. Aussenliegende Cylinder mit 14 cm Durchmesser und 26 cm Hubhöhe wirken vermittelst der Kurbelstange direct auf den Kurbelzapfen des Triebrades. Die Räder der Triebachse sind mit dem der Laufachse nicht verkuppelt.

Vermittelst einer stationären, am einen Endpunkte der Bahn aufgestellten Maschine von 80 Pferdekraft Stärke, wird die Luft auf 30 Atmosphären Ueberdruck comprimirt und in die unter dem Tramway angebrachten Stahlblechkessel gepresst.

Von den 9 an dem schmiedeeisernen Rahmen der Wagen befestigten und je 99 Cubikfuss fassenden, l i e g e n d e n Stahlblechkesseln sind 6 durch Röhren zu e i n e m System verbunden, sie dienen für den laufenden Fahrdienst und werden „Batterie" genannt; die 3 anderen, auch unter sich gekuppelten Kessel dienen zur Reserve.

Neben dem Führerstande auf dem stets während der Fahrt n a c h v o r n gerichteten Ende der Automobile befindet sich ein v e r t i c a l e r Heisswasserkessel, welcher, während die a n d e r e n Kessel mit c o m p r i m i r t e r Luft gefüllt werden, mit h e i s s e m Wasser gespeist wird. D u r c h diesen Kessel wird die Pressluft vor dem Eintritt in die Cylinder geleitet, sie wird dadurch erhitzt und noch mehr expandirt.

Der Regulator, vermittelst dessen die comprimirte Luft den Cylindern zugeführt wird, befindet sich auf dem Kopfe dieses Kessels und in demselben eine sehr sinnreiche Vorrichtung, ver-

mittelst welcher durch Heben und Senken eines Plungers der Luftdruck dahin regulirt wird, dass er stets gleichmässig 100 Pfd. beträgt.

Eine Luftbremse tritt endlich, ebenfalls automatisch, sofort in Wirksamkeit, sobald der Regulator geschlossen wird. Neben der Luftbremse ist zur Reserve noch eine Handbremse angebracht. Die acustischen Zeichen werden mit einer Luft- resp. Mundpfeife gegeben.

Die automatische Regulirung des Luftdruckes und die Anwendung des Heiss-Wasser-Kessels sind das Wesentlichste dieses besonderen Systems, welches nach seinem Erfinder „das Mekarsky-System" genannt wird.

Der Automobilenbetrieb ruft weder für die Fahrgäste noch für den Strassenverkehr die geringsten Unzuträglichkeiten hervor, die benutzte Luft entweicht geräuschlos unmittelbar über dem Pflaster, die mit gewöhnlicher Pferdebahn-Geschwindigkeit beförderten Wagen können bei auftretenden Hindernissen sofort aufgehalten und schnell wieder in Gang gebracht werden und scheuen die Pferde in keiner Weise vor denselben. Jede Automobile macht die Fahrt hin und zurück (12,4 km) mit einer Füllung der Kessel mit Luft, der im Anfange 30 Atmosphären betragende Druck in der Batterie (den Dienstkesseln) wird am Ende der Fahrt auf 12 Atmosphären reducirt. Der Abgang von 18 Atmosphären wird dann durch die stationäre Maschine vor Antritt der neuen Fahrt ersetzt.

Um die comprimirte Luft pro zu durchfahrenden Kilometer Bahn zu erzeugen, bedarf es 3,75 kg Kohlen zur Feuerung der Kessel der stationären Maschine. Die Gesammtkosten der Traction stellen sich etwas geringer als die des Pferdebahnbetriebes.

Nach dem System Mekarsky soll jetzt auf der Londoner Trambahn von King's Cross nach Holloway (Caledonian road) der Betrieb mit comprimirter Luft mit der Aenderung eingeführt werden, dass, da das Drehen des Wagens nach jeder zurückgelegten Fahrt nicht ausgeführt werden kann, die Automobile auf jedem Ende einen Heizkessel mit Regulator erhält und die Cylinder unter der Mitte des Wagenkastens zwischen den Rädern befestigt werden.

Die Wagen sind zweietagig, fassen 40 Personen und wiegen im betriebsfähigen Zustande ohne Besetzung mit Personen à 6½ t. —r—

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 6. November 1882. (Politische Wochenschau: die Wahlen zum Preussischen Landtage und die Eröffnung des Reichstags. Eisenbahnprojecte Frankfurt a/O.-Leipzig und Jauer-Goldberg. Ilmebahn. Die Mecklenburgischen Eisenbahnprojecte. Conferenzen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten wegen Ermässigung der Schlesischen Kohlentarife. Beginn der fachwissenschaftlichen Vorlesungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Berliner Stadtbahn. Waggonmangel.)

Der Preussische Landtag ist durch Königliche Verordnung vom 2. d. Mts. auf den 14. d. Mts. nach Berlin zusammenberufen. Staatsminister Maybach, als Mitglied zum Abgeordnetenhaus zweimal gewählt, hat die im Kreise Salzwedel-Gardelegen auf ihn gefallene Wahl abgelehnt, dagegen die Wahl in Gummersbach-Waldbroel angenommen. Am 30. November werden auch, wie jetzt als sicher gilt, die Verhandlungen des Reichstages wieder eröffnet werden und darf daher auf eine besonders lebhafte parlamentarische Action für die nächste Zeit gerechnet werden. Beide Körperschaften werden sich zunächst mit den Etats zu beschäftigen haben; in den Preussischen Ministerien werden die Vorarbeiten so gefördert, dass dem Landtage gleich bei seinem Zusammentreten der Voranschlag für den Staatshaushalt vorgelegt werden kann, während für den Haushalt des Reichs die Voranschläge gleichzeitig für zwei Etatsjahre, für 1883/84 und 1884/85 ausgearbeitet und dem Bundesrath vorgelegt worden sind. Der Preussische Etat balancirt mit etwa 1 000 Millionen Mark, der Reichsetat mit etwa 600 Millionen Mark in der Einnahme und Ausgabe.

Ueber das Eisenbahnproject Frankfurt a/O.-Leipzig erfährt das „Lübbener Kreisblatt", dass dasselbe Aussicht auf Realisation habe. Die Linie soll einen grossen Theil des Lübbener Kreises durchschneiden, die Stadt Lübben berühren und bei Falkenberg die Anhalter Bahn kreuzen.

Hinsichtlich des Bahnprojectes Jauer-Goldberg theilt das „Jauersche Stadtblatt" mit, dass das Privilegium für dasselbe ertheilt worden sei.

Die in Einbeck gegründete Ilmebahn-Gesellschaft ist nunmehr in das Handelsregister eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer secundären Eisenbahn von Einbeck nach Dassel. Das Grundcapital beträgt 549 900 *M.*

Ueber die Mecklenburgischen Eisenbahnprojecte lässt sich die „Vossische Zeitung" Folgendes berichten: Die definitive Constituirung der Actiengesellschaft für den Bau einer Secundär-Eisenbahn von Wismar nach Rostock erfolgte am 28. October zu Neubuckow. Von dem veranschlagten Kostenbetrag von 2 850 000 *M.* sollen 1 148 000 *M.* (57,4 km, à 20 000 *M.*) durch Staatszuschuss à fonds perdu, den man von Regierung und Ständen erbitten will, der Rest von 1 702 000 *M.* durch Actienzeichnung (3404 Actien à 500 *M.*) gedeckt werden. Von diesem letzteren Betrage sind am 29. October 720 000 *M.* von den betheiligten 5 Städten, 281 000 *M.* von Privaten, im Ganzen also 1 001 000 *M.* gezeichnet worden. Den noch zu deckenden Rest von 701 000 *M.* hat der Bauunternehmer Lenz aus Stettin übernommen, welcher die Bahn auf zehn Jahre in Pacht nimmt und für diese Zeit einen Jahreszins des Actiencapitals von 3 pCt. garantirt. Von den sich ergebenden Ueberschüssen fallen vier Fünftel der Casse der Actiengesellschaft zu, während der Betriebsunternehmer ein Fünftel erhält. — Die Bahn Güstrow-Plau wird bereits durch Arbeiterzüge befahren und voraussichtlich noch im Laufe d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Wie man hört beabsichtigt die Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft die nachträgliche Gewährung eines Staatszuschusses, der ihr im vorigen Jahre vom Landtage verweigert wurde, in der Form zu beantragen, dass derselbe für die Verlängerung der Eisenbahn Güstrow-Plau von Plau bis zur Preussischen Grenzstadt Meyenburg (ca. 15 km) bewilligt wird.

Um über die fernere Ermässigung der Kohlentarife zu berathen hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, wie die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" berichtet, zum 13. d. M. eine Conferenz der leitenden Directoren der Schlesischen und Posener Eisenbahnen nach Berlin berufen. (Nach der „Schles. Zeitung" haben auch die Directionen der Posen-Kreuzburger, Oels-Gnesener und Breslau-Warschauer Bahnen gleichlautende Einladungen zur Conferenz wie die übrigen grösseren Schlesischen Bahnen von dem Hrn. Minister der öffentlichen Arbeiten erhalten.) Der Herr Minister betont, dass die bisherigen Herabsetzungen der Kohlentarife auf den Schlesischen Eisenbahnen den berechtigten Wünschen der betheiligten Kreise nicht entsprechen, namentlich seien die Reductionen in einzelnen Relationen von dem nach der Reichsverfassung anzustrebenden Einpfennigsatz noch weit entfernt, und vollends seien die Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn, sowie die anschliessenden kleinen Bahnen hinter den Ermässigungen der Oberschlesischen zurückgeblieben und denselben nur insoweit gefolgt, als die Concurrenz dies nothwendig gemacht habe. Der Minister glaubt, die geplante Conferenz werde die Möglichkeit bieten, im Wege der Verhandlungen und nöthigenfalls durch gütliche Einwirkung der Aufsichtsbehörde eine gleichmässige Tarifreduction zu bewirken; er erinnert zugleich, dass die Eisenbahnunternehmungen im öffentlichen Interesse concessionirt seien und dem Gemeinwohl gegenüber Verpflichtungen hätten, welche den finanziellen Interessen gegenüber aufrecht zu erhalten seien. Der Minister hofft, aus den Verhandlungen der Conferenz über die Stellung der einzelnen Bahnen zu der wichtigen Frage volle Klarheit zu erlangen, um sodann die weiteren Entschliessungen der Staatsregierung vorzubereiten. Bei Besprechung dieser Angelegenheit führt der „Berliner Actionär" das Folgende aus: Der Standpunkt der Königl. Staats-Regierung ist selbstredend zunächst die Reichsverfassung, die bekanntlich im Art. 45 bestimmt, „dass das Reich dahin wirken solle, dass die möglichste Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, dass bei grösseren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Coaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngemitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedarf der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermässigter Tarif, und zwar thunlichst der Einpfennig-Tarif eingeführt werde." So wenig aber, wie die Reichsverfassung unbedingt den Einpfennig-Tarif allgemein vorschreibt, so wenig wird voraussichtlich von einer Anordnung desselben die Rede sein, um so mehr, als notorisch den Vertretern der Actionäre der Oberschlesischen Bahn die Zustimmung zu Tarifänderungen vertragsmässig vorbehalten ist. Es wird sich vielmehr darum handeln, festzustellen, ob es möglich sei, im Wege der Verhandlungen und nöthigenfalls durch gütliche Einwirkung der Aufsichtsbehörde eine Tarifermässigung zu bewirken und so die öffentlichen Interessen und das Gemeinwohl mit den finanziellen Interessen der Eisenbahn-Unternehmungen in Einklang zu bringen.

Ueber die Vorlesungen betr. Preussisches Eisenbahnwesen, (siehe No. 71 S. 913), welche von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet wurden, giebt jetzt ein Anschlag am schwarzen Brett der hiesigen Universität Auskunft. Dieselben nehmen am 9. November mit den Vorlesungen des Geh. Ober-Baurath Oberbeck ihren Anfang. Herr Reg.-Rath Reitzenstein liest Montags, Donnerstags und Freitags von 6 — 7 Uhr Abends im Auditorium 12 über National-Oeconomie der Eisenbahnen, insbesondere des Tarifwesens; Herr Geh. Ober-Regierungsrath Gleim Montags, Mittwochs und Freitags von 6—7 Uhr Abends im Auditorium 7 über Preussisches Eisenbahnrecht; Herr Reg.-Rath Dr. Dückers Montags, Mittwochs und Freitags von 7—8 Uhr Abends im Auditorium 1 über Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen, und Herr Geh. Ober-Baurath Oberbeck Dienstags und Donnerstags von 6—7½ Uhr Abends im Auditorium 17 über den Betrieb der Eisenbahnen. Anmeldungen hierzu werden durch den Kanzleirath Skopnick in der Registratur der Königl. Universität in den Dienststunden von 9—1 Uhr entgegen genommen. Zu diesen privatim gehaltenen Vorlesungen werden nur

solche Personen zugelassen, welche die nöthige wissenschaftliche Vorbildung besitzen oder mit Erlaubniss des Rectors hospitiren. Die Genehmigung zum Besuche dieser Vorlesungen wird jedoch auch für solche Personen, welche kein Gymnasium besucht haben, auf eine schriftliche Eingabe an das Rectorat bereitwilligst ertheilt.

Zur Sicherheit des Betriebes auf der Stadtbahn hat der Herr Minister für öffentliche Arbeiten angeordnet, dass in den Curven derselben Gussstahlschienen gelegt, diese aber wegen der starken Abnutzung nicht länger als drei Monate liegen und dann stets erneuert werden müssen. Zwar ist dieses Verfahren ein sehr kostspieliges, es wird dadurch aber die Sicherheit in hohem Grade gefördert, da bei den kurzen Curven nicht nur die Schienen einer starken Abnutzung, sondern auch dem Hinausdrücken aus der Spurweite unterliegen. Es ist ferner seit dem 1. d. M. auf der Stadtbahn eine Neuerung getroffen worden, die von den Passagieren kaum bemerkt wird. Es fahren nämlich seit dem 1. d. M. sämmtliche Züge über den Nord- und Südring, während bisher auf jedem Ringe eigene Züge gestellt wurden. Es wird dadurch den Passagieren möglich gemacht, ohne aus dem Waggon zu steigen, die ganze Bahn Nord- und Südring, sowie die Stadtbahn zu befahren. Jeder Zug fährt von jetzt ab eine Strecke, welche einer grossen liegenden 8 gleicht. Der Minister hat endlich unterm 20. v. M. folgende Verfügung erlassen: „Es erscheint angemessen, die bezüglich des verschiedenartigen Verkehrs auf der Berliner Stadtbahn bisher üblich gewesenen Bezeichnungen „Lokalverkehr" und „Externverkehr" fortan durch die Bezeichnungen „Stadtverkehr" und „Fernverkehr" zu ersetzen, die Bezeichnung „Vorortverkehr" aber beizubehalten. Ich beauftrage die Königliche Eisenbahndirection (Berlin), diese Bezeichnungen, bezw. die entsprechenden Ausdrücke „Stadtzüge", „Vorortzüge" und „Fernzüge" in Zukunft in allen amtlichen Bekanntmachungen, beim Neudruck von Fahrplänen etc. anzuwenden.

Um dem Wagenmangel auf den Eisenbahnen entgegenzuwirken, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Kgl. Eisenbahn-Directionen aufgefordert, für die grösstmögliche Beschleunigung des Wagenumlaufes, namentlich auch der Leerzüge, sowie für die rasche Ueberführung der Güterzüge über Verbindungsbahnen und den Wechsel der Züge an den grossen Uebergangsstationen auf das Eifrigste zu sorgen, auch die unausgesetzte persönliche Controle des Wagenaufenthaltes auf den Stationen und der zweckmässigen Wagenverwendung genau ausüben zu lassen.

Personal-Nachrichten.

Preussische Staatsbahnen. Der Regierungs-Assessor Schubart in Berlin ist zum Mitgliede der Königlichen Eisenbahn-Direction in Berlin, der Regierungs-Assessor Herwig in Cassel zum ständigen Hülfsarbeiter bei dem Eisenbahn-Betriebsamte (Main-Weser-Bahn) in Cassel und die Regierungs-Assessoren Altmann und Schulze-Nickel in Bromberg sind zu ständigen Hülfsarbeitern bei dem Eisenbahn-Betriebsamte in Bromberg ernannt worden.

Zu Königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren sind ernannt: die Regierungsbaumeister König in Lyck, Heinrich in Oppeln, Schwedler in Arnstadt i. Th., Crueger in Magdeburg, die Ingenieure Thomas in Wesel unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Eisenbahn-Betriebsamte daselbst, Mackensen in Köln unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Eisenbahn-Betriebsamt (rechtsrh.) daselbst und Frederking zu Osnabrück.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Schmidt in Frankfurt a. M. ist die Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Eisenbahn-Betriebsamt Frankfurt a. M. übertragen worden.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Der seit Beginn der Bahn bei derselben thätig gewesene Telegraphen-Inspector Reimsfeld ist gestorben.

Strafrecht.

v. O. Widerstand gegen einen Stationsbeamten. — Wer einen mit Handhabung der Eisenbahnpolizei betrauten Stationsdiener, während er von demselben wegen unberechtigten Aufenthalts in einem Wartesaale aus diesem herausgeführt wird, thatsächlich angreift, ist wegen Vergehens des Widerstandes gegen die Staatsgewalt zu verfolgen. Aus den Gründen: „In Erwägung, dass Max K. hinreichend verdächtig erscheint, am 17. April 1882 Morgens in dem Staatsbahnhofe zu Nürnberg einen Beamten, nämlich den mit Handhabung der Bahnpolizei betrauten dortigen Stationsdiener Michael E., als ihn dieser in rechtmässiger Ausübung seines eben bezeichneten Amtes wegen unberechtigten Aufenthaltes in dem Wartesaale I. und II. Classe zur Thüre hinausführte, thätlich angegriffen zu haben, indem er denselben am Halse packte und ihm ein Papierpacket in das Gesicht schlug, welche Handlung sich nach §§ 113 und 359 R.-St.-G.-B. als ein Vergehen des Widerstandes gegen die Staatsgewalt darstellt, — wird gegen den Max K. wegen Vergehens des Widerstandes gegen die Staatsgewalt das Hauptverfahren vor dem Schöffengericht bei dem Amtsgericht Nürnberg eröffnet." (Beschluss des Ob.-Land-Ger. zu München vom 13. Juni 1882, Samml. der Entscheid. Bd. II., S. 143.)

Gotthardbahn und Gotthardtunnel.

Der Bundesrath hat soeben mit Hinblick auf die pekuniäre Betheiligung des Deutschen Reichs an der Herstellung des Gotthardtunnels folgende Communiqués publiciren lassen: Der Vorsitzende des Bundesraths theilte in der Sitzung vom 16. April mit, dass die in den Artikeln 12 und 17 des internationalen Vertrages über den Bau und Betrieb der Gotthardeisenbahn vom 15. October 1869 vorbehaltene Verification der am Gotthardtunnel ausgeführten Arbeiten für das zehnte und letzte Baujahr in der Zeit vom 19. bis 22. Mai d. J. unter Betheiligung eines Vertreters des Deutschen Reichs an Ort und Stelle vorgenommen worden ist. Danach befindet sich der Tunnel in betriebsfähigen Zustande und sind die Arbeiten vertragsmässig ausgeführt worden. Damit war der Restbetrag der von Deutschland, Italien und der Schweiz übernommenen Subvention zu den Tunnelbaukosten fällig geworden. Dieser Rest beläuft sich auf 106 086,88 Frcs. Hiervon entfallen auf das Deutsche Reich 24 061,61 Frcs. Ferner sind, nachdem die durchgehende Linie der Gotthardbahn auch im Uebrigen vertragsmässig bis zur Betriebsfähigkeit hergestellt ist, fällig geworden die Restbeträge:

1. der durch Artikel II. des Nachtragsvertrages vom 12. März 1878 von Deutschland, Italien und der Schweiz übernommenen Ergänzungssubvention von 28 000 000 Frcs.,

2. von dem Drittel der Subvention von 85 000 000 Frcs., welches bis zum Jahre 1878 in sechs gleichen Annuitäten entrichtet worden ist, während vom Jahre 1879 gemäss dem Artikel II. des Vertrages von 1869 der Schweizerische Bundesrath die Grösse der auf diesen Subventionsantheil zu zahlenden Annuität nach Massgabe der stattgehabten Ausgaben festzusetzen hatte. Beide Restbeträge belaufen sich nach der diesseits nicht zu beanstandenden Festsetzung des Schweizerischen Bundesraths auf zusammen 12 025 359,50 Frcs.

Hiervon entfallen auf das Deutsche Reich, gemäss der ebenfalls durch den Schweizerischen Bundesrath vertragsmässig bewirkten Berechnung des Antheils jedes der subventionirten Staaten 3 925 191,57 Frcs., so dass der fällige Rest der gesammten Deutschen Subventionsleistung zum Bau der Gotthardeisenbahn hiernach auf 3 950 153,18 Frcs. sich beläuft. Der Rest der Subventionsleistung der drei betheiligten Staaten beträgt 12 131 446,38 Frcs. Die Zahlung des Deutschen Antheils ist rechtzeitig durch Vermittelung der Reichsbank bewirkt, der Gegenwerth beträgt zuzüglich der Vermittelungskosten 3 227 265,50 ℳ.

Wir meldeten neulich, dass eine Eisenbahnconferenz im October in Rom zusammentrat, um in Sachen der internationalen Tarife via Brenner-Gotthard zu berathen. Die „Elberf. Ztg." ist in der Lage, von den Beschlüssen dieser Conferenz berichten zu können. Es wurde ein einheitliches Statut für die Verbände der Gotthard- und der Brennerroute berathen und angenommen. Bei Wagen von 12 bis 14 t Tragkraft soll der für Ladungen von 10 t festgestellte Tarifsatz nach dem wirklichen Gewicht in Rechnung gestellt werden und nicht, wie bisher, nach der Tragkraft des Wagens. Ferner sollen für die Italienische oder Oesterreichisch-Deutsche Strecke via Brenner, resp. Schweizerisch-Deutsche via Gotthard immer diejenigen Tarife zur Anwendung kommen, welche nach dem directen Tarif sich als die günstigsten für den Verkehr erweisen, d. h. es können die Italienischen Tarife nach dem allgemeinen oder dem Streckentarif mit dem ausländischen Tarif combinirt werden zu einem Specialtarif und ebenso umgekehrt, wenn sich daraus ein geringerer Satz ergiebt als der des allgemeinen Tarifs oder des Specialtarifs für die ganze Strecke.

Auf Veranlassung der General-Direction der Reichs-Eisenbahnen trat am 3. November zu Köln eine Commission von Directionsmitgliedern der am Deutsch-Italienischen Güterverkehr über die Gotthardroute betheiligten Deutschen Bahnverwaltungen zusammen, um die von der einberufenden Verwaltung zugleich gemachten Vorschläge über Revision der bestehenden Tarife einer eingehenden Prüfung zu unterziehen.

Miscellen.

In Middlesbro, dem Centrum der Cleveland Eisen- und Stahlproduction, soll eine technische Schule, hauptsächlich für Mineralogie und Chemie errichtet werden. Herr W. Samuelson, der bekannte grosse Eisenproducent und besonders ums Erziehungswesen verdiente Parlamentsmitglied, der für das nächste Jahr auch als Präsident des Iron und Steel Institutes erwählt worden ist, steht an der Spitze der Bewegung.

Die Indischen Eisenbahnen warfen im Jahre 1860 für Güter- und Personenverkehr zusammen 586 000 £ ab, im Jahre 1881 dagegen 13¾ Millionen Pfund. Die Netto-Einnahmen der Bahnen betrugen im verflossenen Jahre 5 £ 3 sh. 6 d. pro hundert Pfund Capital auf eine Totallänge von 9 875 Englischen Meilen, für die III. Classe beträgt das Fahrgeld etwas weniger als ¼ Engl. Penny pro Englische Meile.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro October 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Pro September: Crefelder-, Holsteinische Marsch-, Lübeck-Büchener-, Pfälzische-, Posen-Creuzburger-, Weimar-Geraer-, Württembergische Staats-, Kaschau-Oderberger-, Pilsen-Priesener-, I. Siebenbürger-, Ungarische Nordost-, Ungarische Staats- und Rumänische Eisenbahn.
Pro October: Berlin-Anhalt, Berlin-Görlitz, Breslau-Warschauer-, Eutin-Lübecker-, Holsteinische Marsch-, Nordhausen-Erfurter-, Oels-Gnesener-, Ostpreussische Süd-, Saal- Westholsteinische-, Aussig-Teplitzer-, Böhmische West-, Dux-Bodenbacher-, Erzherzog Albrecht-, Mährische Grenz-, Mährisch-Schlesische Central-, Süd-, Turnau-Kralup-Prager und Holländische Eisenbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

(1838) **Aachen-Jülicher Eisenbahn.** Neuer Local-Gütertarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/10. 82. Hierdurch sind die bisherigen betreffenden Tarife v. 1/10. 81 resp. 9/6. 78 resp. 1/3. 80 aufgehoben.

Altona-Kiel. Localtarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung.

(1864) Nachtrag IV zum Local-Gütertarif Theil II vom 1/5. 82 (gültig vom 1/10. 82), enthaltend: Ergänzung des Abschnitts II B. und II C.

(1878) Nachtrag V zum Local-Gütertarif Theil II vom 1/5. 82 (gültig vom 5/10. 82), enthaltend: Ergänzung des Abschnitts II. Besondere Bestimmungen B. I.

| **Braunschweigische Bahn.** Nachtrag 23 v. 1/9. 82 zum Tarif v. 1/10. 77, enthaltend: Abänderung der speciellen Tarifvorschriften bezüglich der Beförderung von Milch, Bier etc. (Preis 0,05 ℳ.)

(1872) **Braunschweigische Bahn.** Nachtrag 24 vom 5/10. 82 zum Tarife v. 1/10. 77, enthaltend: a) Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, b) Ausnahmetarif 6 für Europäisches Holz (Preis 0,10 ℳ).

Breslau-Freiburg.

(1844) Am 1/10. 82 ist Nachtrag II in Kraft getreten. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, Abänderungen des Tarifs für Nebengebühren und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., sowie Ergänzungen der Stationstariftabellen und Druckfehlerberichtigungen.

(1965) Seit 18/10. 82 bis auf Weiteres gelten die auf Seite XVIII—XX des Haupttarifs aufgeführten Gebühren für die zoll- und steueramtliche Abfertigung im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, Polen und Russland, auch für den internen Verkehr.

(1953) Seit 18/10. 82 bis auf Weiteres wird für Sendungen von Rohzucker und anderem Zucker, welche über die diesseitige Bahn in Stettin eingehen und zur Ausfuhr seewärts bestimmt sind, eine gebührenfreie Lagerung bis zu 8 Tagen gewährt. Nach Ablauf dieser Frist wird ein Lagergeld von 0,05 ℳ pro 100 kg für jeden angefangenen Monat berechnet.

Lübeck-Büchener Bahn. Localgüterverkehr.

(1645) Ausnahmetarif für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach Russland v. 1/17. April 82 zum 13/10. 82 wieder aufgehoben.

(1919) Nachtrag XI v. 15/10. 82 zum Localgütertarif vom 1/2. 78, enthaltend: Aenderung und Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen, sowie Tariftabellen für die Lübeck-Travemünder Bahn. (Gratis.)

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Local-Gütertarif vom 1/1. 78.

Es sind eingeführt worden: die im Nachtrag III, gültig v. 8/6. 82, enthaltenen Tarifsätze von und nach der Haltestelle Dt. Damerau mit dem 15/10. 82.

(1924) **Mecklenb. Friedr. Franz-Eisenbahn.** Der Local-Gütertarif v. 15/10. 82, durch welchen derjenige v. 1/10. 77 aufgehoben ist, enthält ausser den Frachtsätzen des alten Tarifs neue Frachtsätze zwischen den Haltestellen der Secundärbahn Malchin-Waren und sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Hauptbahn, erweiterte Frachtsätze für den Verkehr der Haltestelle Zachun, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Zuckerrüben etc. und Ermässigungen im Tarif für Nebengebühren. Preis 0,75 ℳ.

Oberschlesische Eisenbahn. Localtarif der O.-Schl. E. vom 1./10. 81.

Die Frachtsätze für Eilstückgut im Verkehr mit Oderberg loco und trans. ermässigen sich mit dem 4/10. 82 um 0,04 ℳ pro 100 kg.

| **Posen-Creuzburger Eisenbahn.** Frachtsätze sämmtlicher Wagenladungsclassen für die neuerrichteten Haltestellen Schönwald und Costau für den Localverkehr.

II. Für den Monat Juli.

(3783) Eröffnung der Haltestelle Brunow für den Eil- und Stückgutverkehr am 1/7.

Königliche Ostbahn (K. E.-D.-B. Bromberg).

(334) Mit dem 1/9. 82 wird die bisherige Personenhaltestelle „Cüstriner Vorstadt" für den gesammten Stück- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet und findet von genanntem Tage ab von und nach Cüstriner Vorstadt eine unumschränkte Abfertigung von Gütersendungen aller Art statt.

(1695) Mit dem 5/9. 82 tritt von Trebnitz nach Cüstriner Vorstadt für Braunkohlen etc. in Wagenladungen von je 1 000 kg ein Ausnahmetarif von 0,13 ℳ pro 100 kg in Kraft.

(1804) Die Fracht für Wagenladungen von Dirschau nach Lissau und umgekehrt wird nach der allgemeinen Kilometertariftabelle für die Entfernung von 3 km berechnet.

K. E.-D. Köln (linksrheinisch).

(1833) Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/8. 82: Nachtrag I v. 1/10. 82 enthaltend: Bestimmungen für die Benutzung von Tapissièren. Preis 10 ₰.

(1535) Die Güter (incl. Kohlen) der ermässigten Tarifclassen — Special- bezw. Ausnahmetarife —, sowie Viehsendungen werden bei Aufgabe in vollen Wagenladungen im Verkehre von und nach der Station Birkenfeld Stadt v. 1/10. 82 ab zu erhöhten Taxen abgefertigt. Diese Erhöhung bezieht sich sowohl auf den inneren Verkehr des linksrheinischen Bezirks, wie auf alle directen Verkehre und beträgt für die einzelne Wagenladung Vieh bezw. der genannten Güter 6 ℳ.

| **K. E.-D. Magdeburg.**

(1796) Nachtrag 9 zum Gütertarife v. 1/7. 81, enthaltend:
I. Anderweite Entfernungen für die Station Berlin (Potsdamer und Dresdener Bahnhof).
II. Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Gross-Wanzleben, Klein-Wanzleben und Seehausen bei Wanzleben.
III. Tarriffrachtsätze von und nach Blumenberg bezw. Eilsleben für den Verkehr mit Gross-Wanzleben, Klein-Wanzleben bezw. Seehausen bei Wanzleben.
IV. Aufhebung der bisherigen Tarifsätze der Classe A 1 zwischen Langwedel und Berlin (Dresdener und Potsdamer Bahnhof).

Saal-Eisenbahn. Nachtrag XI, gültig v. 1/9. 82, zum Tarife v. 1/11. 77 für den Localverkehr, enthaltend:
I. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.
II. Ausnahmetarif für Langholz.

Weimar-Gera.

(1875) Local-Gütertarif Heft 1 v. 1/10. 77. Nachtrag XIII v. 1/10. 82, enthaltend: Ausnahmetarif für Langholztransporte.

| **Erzherzog-Albrechtbahn.**

Nachtrag III zum Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen v. 15/9. 81, gültig v. 10/9. 82, enthaltend:

I. Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen.
II. Abänderung und Ergänzung der Waarenclassification.

Galizische Carl-Ludwigbahn.

(1638) Localtarif. Nachtrag III zum gemeinschaftlichen Theil I v. 15/9. 81, gültig v. 10/9. 82, enthält Berichtigungen.

Graz-Köflacher Eisenbahn. Tarif-Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, giltig v. 15/9. 81 und dem allgemeinen Tarif der Graz-Köflacher Eisenbahn, giltig v. 1/6. 81. Nachstehende Aenderungen sind eingetreten:

Nachtrag I zum I. Theil der Tarifbestimmungen, giltig v. 10/3. 82
„ II „ I. „ „ „ „ 15/6. 82
und „ III „ I. „ „ „ „ 10/9. 82

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag III zum Theile I der Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen, gültig zu den Gebührentarifen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen v. 15/9. 81. Inhalt: Abänderung und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Waarenclassification.

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Nachtrag III zum allgemeinen Theil I der Localtarife der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen.

Refactietarif für Holztransporte nach Italien.

Oesterreichische Staatsbahn.

(1626) Nachträge zu den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachttarifen für die Localstrecken der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Böhmen: Chotzen-Leitomischl, Kralup-Welwarn, Lobositz-Libochovic und Přelouc-Podol-Prachovic.

(1638) Nachtrag III Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

(1934) **Oesterr. Staatsbahn.** Nachtrag IV zum Theil I der allgemeinen Tarif-Bestimmungen der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen v. 1/11. 82.

(1925) Nachtrag I zu Theil II Heft 1 Lokalt. der Oesterr. Staats-Eisenb.-Ges.

II.

(1594) **Bayerisch-Sächsischer Verkehr.** Nachtrag III vom 1/9. 82 zum Gütertarife, Theil II v. 1/8. 81, enthaltend: 1. Neue, sowie veränderte Frachtsätze in den Schnitttariftafeln resp. in den Stations- und Ausnahmetarifen. 2. Druckfehlerberichtigung. (Sächs. Stsb.)

(1646) **Berlin-Schleswig-Holsteinischer Verband.** Tarif für die Beförderung von Gütern, gültig v. 1/9. 82, enthaltend: Besondere Bestimmungen und Tarifsätze (aufgehoben wird hierdurch der Tarif v. 1/4. 78 nebst Nachträgen mit Ausnahme der Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der Berlin-Görlitzer Bahn. (A. K.)

(1686) **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verbands-Güter-Tarif.** Die im Heft 16 nebst Nachträgen, gültig v. 1/5. 78, vorgesehenen Frachtsätze für die Stationen Diepholz, Hassbergen, Hemelingen und Osnabrück sind mit Einführung des Rheinisch-Westfälisch-Badischen Gütertarifs am 1/7. 82 aufgehoben mit der Massgabe, dass, soweit die bezüglichen Frachtsätze des letzteren Tarifs höher sind, die ersteren noch bis zum 15/10. 82 in Kraft bleiben. (Köln rechtsrh.)

(1679) **Magdeburg-Bayerischer Verband.** Nachtrag II vom 15/9. bezw. 1/11. 82 zum Gütertarife v. 1/2. 82, enthaltend: 1. Berichtigung bezw. Ergänzung des Vorworts. 2. Abänderung des Stationsnamens Calbe a/S. 3. Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs 1. 4. Veränderte theilweise erhöhte Frachtsätze. (Sächs. Stsb.)

(1854) **Mitteldeutscher Eisenbahn-Verbands-Güter-Verkehr.** Nachtrag XVIII zu Heft No. I v. 1/1. 81, gültig v. 15/10. 82 ab, enthaltend Aenderungen der Bestimmungen, Entfernungen und Tarifsätze, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gatersleben, Nauendorf, Güsten, Halle, Darmstadt, Klein-Auheim und Malstatt.

(1854) Nachtrag XI zu Heft No. 3a } v. 1/1. 81, gültig vom
„ XI „ „ „ 3b }
15/10. 82 ab, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Malstatt und Klein-Auheim.

(1854) Nachtrag VII zu Heft No. 4 v. 1/3. 82, giltig v. 15/10. bezw. 15/11. 82 ab, enthaltend Aenderungen und Berichtigungen der Bestimmungen und Entfernungen, neue Frachtsätze für Gatersleben und Nauendorf, Aufhebung der Frachtsätze für Eberbach Bad. Bahn im Verkehr mit verschiedenen nördlichen Stationen. (Thüring. E.)

(1923) **Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband.** Neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, gültig v. 20/10. bezw. 1/12. 82 ab, unter Aufhebung des Tarifs v. 1/3. 80 nebst Nachträgen, sowie der im Tarif für den Vieh- etc. Verkehr im Stettin-Berlin-Thüringischen Verbande vom 1/4. 80 nebst Nachträgen enthaltenen Sätze für die Berliner Staats- und Ringbahnhöfe. Derselbe enthält Bestimmungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, der Nordhausen-Erfurter- und Werrabahn einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg, den Berliner Staats- und Ringbahnhöfen, den Stationen der Braunschweigischen, der Berlin-Hamburger und Altona-Kieler Bahn andererseits. (Thüring. E.)

(1578 **Oberhessisch-Hessischer Verkehr.** Gütertarif vom 1/9. 82. (0,50 *M.*) (Oberhess.)

(1602) **Oberhessisch-Pfälzischer Verkehr.** Gütertarif vom 1/9. 82. (0,50 *M.*) Oberhess.)

(1856) **Ostsee-Eisenbahn-Verband.** Nachtrag II zum Verbands-Gütertarif, Theil II, v. 15/5. 82, gültig v. 1/10. 82, enthaltend: Druckfehlerberichtigungen und theilweise erhöhte, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirection Berlin. (Altona-Kiel.)

(1835) **Posen-Schlesisch-Märkischer Verbandverkehr.** Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und lebenden Thieren v. 1/6. 79.

Am 1/10. 82 sind für Viehtransporte in Wagenladungen zwischen Kattowitz und einigen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin directe bei den Verbandstationen zu erfahrende directe Frachtsätze in Kraft getreten. (Oberschles. E.)

(1605) **Preussisch-Oberschlesischer Verband.**

Vom 1/10. ab werden der Frachtberechnung für den Verkehr zwischen Grätz und sämmtlichen Stationen des Directionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Bahn, sowie Cüstrin B. F. E. die Tarifsätze der Station Opaleniza unter Zuschlag von 0,40 *M.* für Eilgut, 0,20 *M.* für Stückgut und 0,10 *M.* für die Wagenladungsclassen, Special- und Ausnahmetarife zu Grunde gelegt, wodurch vom genannten Termine ab eine Erhöhung der Fracht eintritt. (K. E.-D. Bromberg.)

(1450) **Preussisch-Oberschlesischer Verband.**

1. Vom 1/9. 82 ab treten diverse Kilometer-Entfernungen ausser Kraft. Ferner werden andere Kilometer-Entfernungen theils erhöht, theils ermässigt.

(1755) 2. Vom 16/9. 82 tritt der Nachtrag V zum Tarif in Kraft, derselbe enthält:

1. Die Aufnahme von Cüstriner-Vorstadt, Matheninken und Dt. Eylau Stadt als Verbandstationen.

2. Einführung directer Sätze zwischen Collin O. S. E. einerseits und Mlecewo, Nicolaiken, Riesenburg und Rosenberg andererseits für den generellen Verkehr, sowie Cüstriner Vorstadt einerseits und Collin und Dölitz für A 2 und Specialtarif III.

3. Ermässigte Frachtsätze zwischen Arnswalde und Dölitz einer- und vorgenannten Stationen der M. Ml. E. andererseits.

4. Aufhebung und Uebetragung der Frachtsätze zwischen Stargard i/Pom. und den vorgenannten Stationen der M. Ml. E.

5. Erweiterung des Ausnahmetarifs 5 für Holz des Specialtarifs II durch Aufnahme von Berlin Schles. Bahnhof.

6. Aufhebung und Uebertragung der Frachtsätze zwischen Lebus und Podelzig einerseits und Stationen der R. O. U., B. S. F. und P. C. E. andererseits.

7. Anderweite Frachtberechnung im Verbande für den Verkehr mit Grätz M. P. E. (Bereits unterm 18. v. M. publicirt).

Durch die sub 4 und 6 erfolgende Uebertragung tritt eine Tariferhöhung nicht ein. (K. E.-D. Bromberg.)

(1834) **Preussisch-Sächsischer Verkehr.**

Mit dem 1/10. 82 kommen directe Ausnahmesätze für Holz des Specialtarifs II zwischen Cüstrin einer- und Dresden, Station der Sächsischen Staatsbahn und Leipzig, Station der Berlin-Anhaltischen und Sächsischen Staatsbahn andererseits zur Einführung.

Dieselben betragen:

Cüstrin-Dresden 0,78 *M.*
„ -Leipzig 0,88 „ (K. E.-D. Bromberg.)

Preussisch-Sächsischer Verkehr. Mit dem 15/9. 82 wird Dt. Eylau-Stadt, Station der Marienburg-Mlawkaer Bahn in den Staatsbahnverkehr Bromberg-Berlin und den Preussisch-Sächsischen Verband einbezogen und kommen für die Beförderung von Gütern die Entfernungen und Sätze für Dt. Eylau auch für Dt. Eylau-Stadt unter Zuschlag folgender Gebühren zur Anwendung:

1. Für Eil- und Stückgut pro 100 kg 0,03 *M.*

2. Für Wagenladungsgüter (excl. der Sendungen ad 3) pro 100 kg 0,015 *M.*

3. Für Kohlen pro 100 kg 0,02 *M.* (K. E.-D. Bromberg.)

(1847) **Rheinischer Nachbarverkehr.** Am 1/10. 82 sind folgende Tarife bezw. Tarifnachträge zur Einführung gekommen:

1. Je ein neues Heft 5 zum Güter- und Kohlentarif (betreffend den Verkehr mit den Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn) unter Aufhebung der bisherigen Hefte 5 v. 1/7. resp. 1/9. 81.

2. Nachträge III zu den Heften 1, 2, 3, 4 und 6, Nachtrag II zu Heft 7 und Nachtrag I zu Heft 8 des Gütertarifs.

3. Nachträge III zu den Heften 1 und 2, Nachtrag IV zu Heft 3, Nachtrag II zu Heft 6 und Nachtrag I zu Heft 9 des Kohlentarifs.

Die unter 1 bis 3 aufgeführten Tarifhefte und Nachträge enthalten unter Anderem Frachtsätze und Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen Aldenhoven, Höngen, Kirchberg,

Morsbach und Schleiden der Aachen-Jülicher Eisenbahn, Hemer, Littfeld, Milspe-Thal und Vörde des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld und Mersch des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze nebst Instradirungsvorschriften für den Verkehr mit den Stationen Aachen, Haaren, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn.

Soweit die bisherigen Frachtsätze über andere Routen Gültigkeit haben, als die neuen, können die bisherigen Routen noch bis zum 15/11. 82 von dem Versender im Frachtbriefe vorgeschrieben werden. In solchem Falle kommen auch die bisherigen Frachtsätze zur Anwendung.

Gleichzeitig sind anderweite Instradirungsvorschriften für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld andererseits in Kraft getreten, mit der Einschränkung jedoch, dass die bisherigen Instradirungsrouten bei desfallsiger Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe bis zum 15/11. 82 noch benutzt werden können.

Soweit die in den Nachträgen aufgenommenen Druckfehlerberichtigungen Erhöhungen der bestehenden Tarifsätze in sich schliessen, treten dieselben erst mit dem 15/11. 82 in Geltung. (Verkaufspreise: a) Güterverkehr: Heft 5 — 0,20 ℳ, Nachtr. 3 zu Heft 1 — 0,10 ℳ, Nachtr. 3 zu Heft 2 — 0,15 ℳ, Nachtr. 3 zu Heft 3 — 0,10 ℳ, Nachtr. 3 zu Heft 4 — 0,15 ℳ, Nachtr. 3 zu Heft 6 — 0,10 ℳ, Nachtr. 2 zu Heft 7 — 0,10 ℳ, Nachtr. I zu Heft 8 — 0,10 ℳ b) Kohlenverkehr: Heft 5 — 0,25 ℳ, Nachtr. 3 zu Heft 1 — 0,10 ℳ, Nachtr. 3 zu Heft 2 — 0,15 ℳ, Nachtr. 4 zu Heft 3 — 0,10 ℳ, Nachtr. 2 zu Heft 6 — 0,10 ℳ, Nachtr. 1 zu Heft 9 — 0,10 ℳ) (Köln rechtsrh.)

(1745) **Rheinischer Nachbar-Güterverkehr**. Am 15/9. 82 sind directe Frachtsätze für die Stationen Hemer, Milspe-Thal und Vörde des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld zur Einführung gekommen. (Köln rechtsrh.)

(1670) **Rheinischer Nachbar-Güterverkehr.** Die im Tarif enthaltenen Tarifkilometer für Station Lüdenscheid des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld sind v. 1/9. 82 um 7 km ermässigt.

Gleichzeitig haben die in den Heften 2 und 6 des Kohlen-Ausnahmetarifs für den Rheinischen Nachbarkehr enthaltenen Frachtsätze für Lüdenscheid eine entsprechende Ermässigung erfahren. (Köln rechtsrh.)

(1671) Am 1/9. 82 sind die Stationen Miesbach, Hausham, Penzberg, Gotteszell, Rothenfels und Pegnitz der Bayerischen Staatsbahn mit directen Frachtsätzen in den **Rechtsrheinisch-Bayerischen** und den **Rheinisch-Bayerischen Güterverkehr** einbezogen. (Köln rechtsrh.)

(1816) **Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Gütertarif.** Am 1/10. 82 sind für den Verkehr mit den Stationen Lüneburg und Wittenberge der Berlin-Hamburger Eisenbahn unter Aufhebung der in diesem Verkehre v. 1/5. 78 nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze die nachstehend bezeichneten Frachtsätze in Kraft getreten, und zwar:

a) für den Verkehr zwischen Lüneburg B. H. einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) — excl. der Stationen der Strecke Haiger-Giessen —, den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) — excl. der Stationen der Strecken Bacharach-Bingerbrück-Saarbrücken-Saargemünd und Saarbrücken-Völklingen, den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld — excl. der Stationen östlich von Arnsberg — und den Stationen der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn andererseits die für die Station Lüneburg der Hannoverschen Staatsbahn in den bezüglichen Staatsbahn-Gütertarifen v. 1/4. 82 bezw. in dem Hannover-Westfälischen Verbands-Gütertarif vom 1/7. 82 bestehenden Frachtsätze;

b) für den Verkehr zwischen Wittenberge B. H. einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) — excl. der Stationen der Strecke Burbach-Giessen —, den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) — excl. der Stationen der Strecken Oberwesel-Bingerbrück-Saarbrücken-Saargemünd und Saarbrücken-Bous — und den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld — excl. der Stationen östlich von Neheim-Hüsten — die für die Station Wittenberge des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg in den bezüglichen Staatsbahn-Gütertarifen v. 1/5. d. J. bestehenden Frachtsätze.

Durch die Uebertragung der vorbemerkten Frachtsätze auf Lüneburg und Wittenberge B. H. sind im Allgemeinen Frachtermässigungen eingetreten; soweit in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze des Rheinisch-Niederdeutschen Verbandstarifs noch bis zum 15/11. 82 in Kraft. (Köln rechtsrheinisch.)

(1672) In dem am 1/8. 82 in Kraft getretenen Heften II, III und IV des Tarifs für **Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr** sind verschiedene Druckfehler berichtigt worden und zwar mit sofortiger Gültigkeit, soweit dadurch Frachtermässigungen, und mit Gültigkeit v. 15/10. 82, soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten. (Köln rechtsrh.)

(1973) **Rheinisch-Westfälisch-Badischer Güterverkehr.** Der auf Seite 190 des Heftes 3 des Tarifs v. 1/7. irrthümlich in Folge eines Druckfehlers zu 1,05 ℳ angegebene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 Classe b. von Duisburg K. M. und Rh. nach Schaffhausen ist auf 2,05 ℳ berichtigt worden (Köln rechtsrh.)

(1784) **Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckbarbahn-Verkehr.** Am 1/10. 82 ist zu den Heften 3 und 4 des Tarifs je ein Nachtrag (III) in Kraft getreten, enthaltend:

a) Nachtrag III zu Tarifheft 3: Ergänzungen bezw. Berichtigungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Tarifentfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bruch, Courl, Dollendorf, Erpel, Horchheim, Kray, Mersch und Rhöndorf, sowie reducirte Entfernungen für die Stationen Bottrop K. M. und Carnap des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und für die Station Bensheim der Main-Neckarbahn.

b) Nachtrag III zum Tarifheft 4: Theilweise reducirte Tarifentfernungen für die Station Bensheim der Main-Neckarbahn. Preis je 0,10 ℳ (Köln rechtsrh.)

(1593) **Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr.** Die in dem am 1/7. 82 in Kraft getretenen Heft 2 des Gütertarifs angegebenen Tarifkilometer zwischen Darmstadt einerseits und Wellen und Winchringen anderseits (264 resp. 272 km) sind mit Gültigkeit v. 1/10. 82 ab auf 268 resp. 276 km berichtigt. (Köln rechtsrh.)

(1894) **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband.** Die Station Zülpich des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrh.) ist v. 10/10. 82 ab in den Gütertarif für den obigen Verband aufgenommen worden. (Sächs. Stsb.)

(1681) **Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer Verkehr.** Einführung neuer Sätze für die Stationen Hemer, Milspe-Thal und Vörde. (Berg.-Märk.)

(1845) **Sächsisch-Südwestdeutscher Verband.** Die Station Malstatt der K. Saarbrücker Bahn ist v. 25/9. 82 ab mit den für Station Burbach bestehenden Tarifsätzen in den Verbandsverkehr einbezogen worden. (Sächs. Stsb.)

(1346 u. 1469) **Sächsisch-Württembergischer Verbandsverkehr.** Gütertarif Theil II v. 1/9. 82. Der Tarit v. 1/7. 78 nebst Nachträgen wird hierdurch aufgehoben. (Sächs. Stsb.)

(1855) **Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.** Nachtrag III zum Verbands-Gütertarif Theil II v. 1/6. 82, gültig vom 1/10. 82, enthaltend:

1. Berichtigungen.
2. Theilweise ermässigte bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn. (Altona-Kiel.)

(1690) **Berlin-Stettin-Bayerischer Verband.** Nachtrag VI v. 15/9. bezw. 1/11. 82 zum Gütertarife v. 1/1. 81, enthaltend: 1. Abänderung bezw. Ergänzung des Vorworts. 2. Neue, sowie veränderte Frachtsätze in den Schnitt-Tariftafeln, in den Stations- und Ausnahmetarifen. 3. Berichtigungen. (Sächs. Stsb.)

Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband. Einführung der Nachträge II zum Theil II und zum Hefte No. 2. (Oesterr. Nordwestb.)

(1810) **Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband**. Nachtrag II v. 1/10. 82 zu den Besonderen Bestimmungen des Tarifs Theil II v. 1/8. 81 enthaltend: 1. Aenderung des Vorworts. 2. Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement.

Nachtrag IV v. 1/10. 82 zu Heft No. 1 desselben Gütertarifs enthaltend: 1. Ergänzung des Verzeichnisses der Sächsischen Verbandstationen. 2. Aufnahme der Stationen Böhlen, Braunsdorf, Seelingstädt und Teichwolframsdorf der Sächsischen Staatsbahn. 3. Ermässigte Sätze für Bodenbach, Lichtenstein-Callnberg, Mosel, Penig, Tetschen und Voitersreuth. 4. Berichtigungen.

Nachtrag II v. 1/10. 82 zu Heft No. 2 desselben Gütertarifs enthaltend: 1. Aufnahme neuer Frachtsätze für Station Reichenberg (S. N. V. B.). 2. Abgeänderte Frachtsätze für Dobrilugk-Kirchhain (H. S. G. B.) 3. Berichtigungen. (Sächs. Stsb.)

(1807) **Südostpreussischer Verband.** Mit dem 20/10. 82 treten für die Verkehrsrelationen Rastenburg-Bischdorf, Rastenburg-Dönhofstädt, Rastenburg-Skandau Frachtsätze des Specialtarifs III in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Nachtrag IV zum 3. Heft und Nachtrag VII zum 5. Heft, enthaltend Aenderungen in den Entfernungen und Frachtsätzen, am 1/9. 82 eingeführt. Gratis. (E. L)

Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif v. 1/10. 81.

(1839) III. Nachtrag zum Heft 8 (Badisch-Pfälzischer Verkehr), gültig v. 1/10. 82, enthaltend: Anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ludwigshafen und Würzburg, Aufnahme der Station Imsweiler in den Ausnahmetarif 2 b (Steine), Ausnahmesätze für gewisse Eisenartikel im Verkehr mit Freiburg und Triberg und Ausnahmesätze für Rübenschnitzabfälle im Verkehr mit Waghäusel. Preis 0,05 ℳ

(1840) III. Nachtrag zum Heft 9 (Badisch-Hessischer Verkehr), gültig v. 1/10. 82, enthaltend: Theilweise veränderte Entfernungen und Frachtsätze, Entfernungen und Frachtsätze für

neu aufgenommene Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, Berichtigungen, Ergänzungen und Aufhebung von Frachtsätzen. Preis 0,50 ℳ (Badische Stsb.)

(1877) **Westdeutscher Verband.** Nachtrag 2 zum Tarifheft 4 v. 10/10. 82. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Konstanz. Ausnahmesätze für Roheisen. (K. E.-D. Hannover.)

III. A. 1.

1942) Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin und Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn vom 20/10. 82. (K. E. D. Berlin.)

Staatsbahntarif zwischen Bromberg und Berlin.

(1756) a) Mit dem 15/9. 82 treten zwischen Cüstriner Vorstadt einer- und sämmtlichen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits directe Frachtsätze in Kraft.

(1806) b) Mit dem 20/9. 82 tritt zwischen Cüstrin und Stargard i/P. ein Ausnahmesatz für Getreide etc. mit 0,64 ℳ und zwischen Trebnitz und Stargard i/P. ein Ausnahmesatz für Braunkohlen etc. mit 0,46 ℳ pro 100 kg in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

(1733) Staatsbahntarif zwischen den Directionsbezirken **Bromberg-Magdeburg, Bromberg-Hannover, Bromberg-Oldenburg, Bromberg-Braunschweig.**

Mit dem 1/9. 82 wird die Station Cüstriner Vorstadt für den Güterverkehr eröffnet. Es treten daher in diesen Verkehren die gegebenen Sätze und Entfernungen in Kraft.

(1716) Staatsbahntarif zwischen **Bromberg und Hannover.** Am 10/9. 82 treten für Flachs- und Hanftransporte in Wagenladungen zu 10000 kg pro Frachtbrief im Verkehr zwischen den Stationen Allenstein etc. einerseits und Frankfurt am Main, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover und Frankfurt a/M., andererseits ermässigte Ausnahmesätze in Kraft, welche den Sätzen des Specialtarifs III gleichkommen.

(1880) Staatsbahntarif zwischen den Directionsbezirken Bromberg-Hannover.

a) Die Ausnahmetarifsätze für Stärke etc. zwischen Cüstrin einerseits und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits (Ausnahmetarif 8 und 4) haben hinfort auch für Cüstriner-Vorstadt Gültigkeit.

b) Die für Frankfurt a. M. enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze haben auch für die Stationen Frankfurt a. M. Nassauische Bahn und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen Gültigkeit, jedoch mit der Massgabe, dass die erhöhten Sätze erst mit dem 1. November cr. in Wirksamkeit treten.

(1951) c) Die für den Verkehr zwischen Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Insterburg, Königsberg und Memel einerseits und Cassel, Hannover, Linden Fischerhof und Küchengarten, und Osnabrück andererseits im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande eingeführten Ausnahmesätze für Flachstransporte bei Aufgabe von 10000 kg in einer Wagenladung, kommen nach dem Ausscheiden der genannten Stationen aus dem Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande gegenwärtig im Staatsbahnverbande Hannover-Bromberg zur Anwendung. (K. E. D. Bromberg.)

Staatsbahntarif mit Braunschweigischen Stationen.

a) Vom 16/9. 82 tritt der Nachtrag 1 in Kraft, derselbe enthält:

I. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs I Getreide.

II. Entfernungen und Tarifsätze für Culmsee etc.

III. Berichtigungen zum Haupttarif incl. Anhang.

(1777) b) Laut Bekanntmachung v. 16/9. 82 werden für die Station Altwasser die Entfernungen um 2 km ermässigt, für Waldenburg um 3 km erhöht. (K. E.-D. Bromberg.)

K. E.-D. Berlin und Bromberg mit Stationen der Stargard-Cüstriner E.

(1650) Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin Stettiner Bahnhof, Damm, Frankfurt a/O. und Stettin Central-Güter- und Personenbahnhof des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, sowie Berlin Ostbahnhof, Cüstrin K. O. und Trebnitz des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits v. 31/8. 82.

(1814) Berichtigungsblatt zum Tarif ad I.

(1649) Vieh- etc. Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin Ostbahnhof bezw. Rummelsburg, Berlin Stettiner Bahnhof, Cüstrin K. O., Städtischer Central-Viehhof Berlin, Stettin Central-Güterbahnhof, Stettin Personenbahnhof der Eisenbahndirectionsbezirke Berlin bezw. Bromberg einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Bahn andererseits v. 31/8. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(1636) Staatsbahntarif **Elberfeld-Magdeburg, Elberfeld-Berlin, Elberfeld-Bromberg** und Gütertarif zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Elberfeld** und der **Braunschweigischen Eisenbahn.**

Einführung verschiedener Nachträge.

(1802) **Staatsbahntarif Elberfeld-Bromberg.**

Berechnung der Frachtsätze für Dt. Eylau (Stadt) und Berichtigung von Frachtsätzen. (Berg.-Märk.)

(1682) Staatsbahntarif **Elberfeld-Breslau** v. 1/5. 82.

Der mit dem 1/10. 82 zur Einführung gelangte Nachtrag I enthält:

1. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
2. Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommene Station Littfeld des Directionsbezirkes Elberfeld.
3. Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Kunigundenweiche, Lossen und Schoppinitz der O. S. E.
4. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz, Europ. etc. für die neu einbezogenen Stationen Kunigundenweiche und Schoppinitz der O. S. E.
5. Berichtigungen.

Preis 0,20 ℳ (Oberschles.)

(1866) Nachtrag I zum Staatsbahn-Gütertarife für die Directionsbezirke Hannover-Oberschlesien vom 15/10. 82. (K. E. D. Berlin.

(1697) Staatsbahntarif **Köln (linksrh.)-Breslau** v. 1/5. 82.

Der am 1/10. 82 zur Einführung gelangte Nachtrag I enthält:

1. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
2. Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Groesbeck, Niederbreisig und Nymegen des Dir.-Bez. Köln linksrh.
3. Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Kunigundenweiche, Lossen und Schoppinitz der O. S. E.
4. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz, Europ. etc. für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Kunigundenweiche und Schoppinitz der O. S. E.
5. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz, Europ. etc. für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Groesbeck, Niederbreisig und Nymegen des Dir.-Bez. Köln (linksrh.).
6. Ergänzungen des Ausnahmetarifs 2b (Eisen und Stahl, auch verzinkt etc.)
7. Berichtigungen.

Preis 0,20 ℳ (Oberschles.)

(1698) Staatsbahntarif **Köln (rechtsrh.)-Breslau** v. 1/5. 82.

Der v. 1/10. 82 ab gültige Nachtrag I enthält:

1. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
2. Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Brachbach, Brakel bei Dortmund, Bruch, Büderich, Courl, Daaden, Dollendorf, Eiserfeld, Erpel, Grossenbaum, Horchheim, Niederhövels und Rhöndorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.)
3. Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Kunigundenweiche, Lossen und Schoppinitz der O. S. E.
4. Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für Station Herne H. des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.).
5. Stationstariftabellen für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Kunigundenweiche, Lossen und Schoppinitz der O. S. E.
6. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz, Europ. etc. für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Kunigundenweiche und Schoppinitz der O. S. E.
7. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz, Europ. etc. für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Brachbach, Brakel bei Dortmund, Bruch, Büderich, Courl, Daaden, Dollendorf, Eiserfeld, Erpel, Grossenbaum, Horchheim, Niederhövels und Rhöndorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.)
8. Anderweite erhöhte Entfernungen für den Verkehr zwischen Dorstfeld, Dortmund Rh. und H., Frintrop und Unna-Königsborn des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und einigen Oberschlesischen Stationen.
9. Vorbemerkung zu den auf Seite 105—112 des Haupttarifs enthaltenen Stations- und Ausnahmetariftabellen.
10. Berichtigungen.

Preis 0,20 ℳ (Oberschles.)

(1550) Am 1/10. cr. ist zu dem vom 1/5. cr. ab gültigen Gütertarife (Theil II) für den Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Berlin der II. Nachtrag in Kraft getreten, enthaltend erhöhte Tarifkilometer für die Stationen Dorstfeld, Dortmund Rh. und H., Frintrop und Unna-Königsborn des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Preis: 0,05 ℳ (Köln rechtsrh.)

(1567) Am 1/10. cr. ist der im Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits v. 1/5. cr. enthaltene Ausnahmetarif No. 8 für Lumpentransporte von Königsberg nach Deutz und Elberfeld ausser Kraft getreten, und kommen von diesem Tage ab für dergleichen Transporte die bezüglichen — höheren — Frachtsätze des Spezialtarifs II zur Anwendung. (Köln rechtsrh.)

(1800) Am 1/10. cr. ist zu dem v. 1/5. cr. ab gültigen Gütertarife (Theil II) für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Directionsbezirken Berlin und Köln (rechtsrheinisch) der III. Nachtrag in Kraft getreten, enthaltend Bestimmungen

und Kilometerzeiger für die in den Verkehr neu einbezogene Haltestelle Mersch des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie Berichtigungen des Haupttarifs und des II. Nachtrags. (Preis 10 ₰). (Köln rechtsrh.)

(1846) Am 1/10. d. J. ist zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits v. 1/5. cr. der Nachtrag II in Kraft getreten, enthaltend Berichtigungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Brachbach-Brakel bei Dortmund, Bruch, Courl, Daaden, Dollendorf, Eiserfeld, Erpel, Grossenbaum, Horchheim, Mersch, Niederhövels und Rhöndorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Culmsee, Mocker und Ostaszewo des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg und Dt. Eylau (Stadt) der Marienburg-Mlwkaer Eisenbahn, ferner am 15/11. cr. in Kraft tretende erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs I (für Holz, Europ., des Spezialtarifs II), Einführung eines bis Ende Decbr. 1882 gültigen Ausnahmetarifs für Langholz, Aufnahme der Station Herborn in den Ausnahmetarif 3 (für Eisen und Stahl etc. des Spezialtarifs I und II) und der Station Leer in den Ausnahmetarif 7 (für Hanf), sowie Berichtigungen des Haupttarifs, wodurch u. A. die Taritkilometer für Niederschelden-Rothfliess und für Siegen-Danzig (lege Thor) v. 15/11. cr. ab eine Erhöhung erfahren. (Preis: 0,30 ℳ) (Köln rechtsrh.)

(1895) Staatsbahn-Nachbarverkehr **Berlin-Breslau** v. 1/10. 81. Am 15/10. 82 sind anderweite zum Theil ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 2 für Blei in Blöcken, Stangen etc., für Blech von Blei und Zink, sowie bleiische und zinkische Producte zwischen Stationen der O. S. E. einerseits und Berlin, den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie Cöpenick und Erkner andererseits in Kraft getreten. Dieselben sind bei den Verbandstationen zu erfahren. (Oberschles.)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen sowie Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen.

Nachtrag III v. 1/10. 82 zum Staatsbahn-Gütertarif Oldenburg-Elberfeld v. 1/4. 82, enthält:

I. Anderweite Tarifsätze für Station Lüdenscheid des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld.

II. Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Herner, Littfeld, Milspe-Thal und Voerde des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld.

III. Berichtigungen etc. (Oldenb.)

(1865) Staatsbahn - Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg incl. der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn** andererseits v. 1/5. 82.

Nachtrag II v. 1/10. 82. Inhalt:

1. Einbeziehung der Station Dt. Eylau (Stadt) der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den Verkehr.
2. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Culmsee, Mocker und Ostaszewo des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg.
3. Anderweiter Ausnahmetarif 1 für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II.
4. Einführung eines Ausnahmetarifs für Langholz.

Preis 0,15 ℳ (K. E.-D. 1. K.)

(1575) Staatsbahn-Gütertarif wie vor.

Der auf Seite 180 aufgeführte Ausnahmetarif No. 8 für die Beförderung von Lumpen ab Königsberg nach den Stationen Düren und Köln ist am 1/10. 82 ausser Wirksamkeit getreten. (K. E.-D. 1. K.)

(1866) Nachtrag I zum Staatsbahn-Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 15/10. 82. (K. E. D. Berlin.)

III. A. 2.

Staatsbahn - Verkehr. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directiosbezirke **Frankfurt a. M. und Magdeburg** ist erschienen:

(1675) 1. Nachtrag II, giltig v. 1/9. 82 und ausser einigen Ergänzungen resp. Berichtigungen neue bezw. veränderte Entfernungen für den Verkehr mit verschiedenen Stationen enthaltend.

(1748) 2. Nachtrag III, giltig v. 15/9. 82. Derselbe enthält Tarifentfernungen für die Haltestelle Griefstedt, Bezirk Magdeburg. (K. E.-D. Frankf. a. M.)

(1614) **Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr.**

Mit Giltigkeit v. 1/9. 82 ist der 11. Nachtrag zum Gütertarife für obige Verkehre erschienen und enthält:

1. Berichtigungen resp. Ergänzungen.
2. Anderweite Entfernungen für Höchst (N. B.) loco und neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für Höchst trst.
3. Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Kreuzwald und Spittel der Reichseisenbahnen. (K.E.-D.Frankf. a.M.)

III. A. 3.

(1819) Güterverkehr zwischen der **Main - Neckarbahn und Badischen Staatseisenbahnen** einerseits und **den Stationen des Bodensees** andererseits. II. Nachtrag zum Tarif v. 1/12. 81, giltig v. 1/10. 82, enthaltend: directe Tarifsätze für Basel, Station der Badischen Staatsbahn. Gratis. (Badische Stsb.)

III. B. 1.

Galizisch - Wiener Gemeinschaftsverkehr. Nachtrag I zum Theile II des Tarifes für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren zwischen Wien (Nordbahn- oder Staatsbahnhof), sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, dem Lagerhause der Stadt Wien und Wien (St. Marx) einerseits und den innbenannten Stationen der Galizischen Carl - Ludwigbahn, Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahn, Tarnow - Leluchower Staatsbahn, Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, K. K. Dniester Staatseisenbahn und Erzherzog Albrechtbahn via Krakau oder via Steinbruch andererseits, giltig v. 20/10. 82. Enthaltend:

1. Ausnahmetarif XVIII für Grossvieh-Transporte in Wagenladungen.
2. Ermässigung der Ueberfuhrgebühr für Getreide- etc. Transporte von Wien (Nord- oder Staatsbahnhof) nach dem Lagerhause der Stadt Wien.
3. Anwendung der Frachtsätze des Specialtarifs I a auf Transporte von Spiritus in Fässern bei Aufgabe von 10 000 kg, denn zur Füllung nach Galizien gehenden leeren Spiritusfässer.
4. Ausnahmetarif XIX für Transporte leerer gebrauchter Spiritusfässer nach Stationen der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn, Tarnow-Leluchower Staatseisenbahn, Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahnen, K. K. Dniester Staatseisenbahn und Erzherzog-Albrechtbahn. (K. F.-N.)

III. B. 3.

(1925) Nachtrag I zu Theil II, Heft 1, 2 und 3 des **Oesterr.-Ungar. Verbandtarifes.** (Oesterr. Stsb.)

III. C. 1.

(1713) **Deutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.** Nachtrag XV v. 1/10. 82 zum Verbands-Gütertarif v. 1/1. 80 enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.

II. Aufnahme der Station Jablanicza in den Ausnahme-Tarif No. 2a für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus.

III. Ergänzung der Lieferfristtabelle (gratis).

(1811) Nachtrag XVI v. 10/10. 82 enthält:

I. Aufnahme der Stationen der Linie Rákos - Ujszász der Ungarischen Staatsbahnen in die Ausnahmetarife No. 7a, 7b und 7c für Getreide etc.

II. Ermässigung der Frachtsätze für Swinemünde.

III. Ergänzung des Kilometerzeigers.

IV. Ergänzung der Lieferfristtabelle (gratis).

(1811) Nachtrag I v. 1/10. 82 zum Saison-Ausnahme-Tarif v. 10/9. 82 für den Transport von Getreide aller Art, als Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais etc., Hülsenfrüchten, Oelsamen, Malz, Mühlenfabrikate bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen zwischen Stationen der Alföld-Fiumaner Eisenbahn, Arad - Temesvarer Eisenbahn, k. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn - Gesellschaft, Ungarischen Nordostbahn. Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Centralnetz und Waagthallinie) einerseits und den Stationen Hamburg, Lüneburg, Wittenberge, Spandau, Lübeck, Stettin, Swinemünde, Berlin, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Harburg andererseits enthält:

I. Saison-Ausnahmetarif No. 7c für Getreide etc. zum Export.

II. Berichtigungen (gratis). (Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

III. C. 2.

(1712) **Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.**

Vom 10/9. 82 ab ist der im obigen Verbandsverkehre bis 31/7. d. J. bestandene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 12 (für Glaubersalz) von 0,92 ℳ pro 100 kg zwischen Elbogen, Neusattel und Pottschappel wieder zur Einführung gelangt. (Sächs. Staatsb.)

(1664) **Ostdeutsch - Böhmischer Verbandtarif. Oesterreich. Grenzstations-Tarif.** Nachtrag III zu Theil II Heft 2. (Oe. Stsb.)

(1078 u. 1691) **Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr.**

Kundmachungen wegen Aufnahme der Stationen Laupheim und Küps in die Tarife v. 10/8. 82 bezw. v. 1/2. 82, giltig v. 10. bezw. 20/9. 82. (G. C.-L.)

(1823) **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischer und Hannover-Magdeburg-Ungarischer Eisenbahn-Verband.**

Vom 1/10. 82 ab finden die im Oesterreichisch-Rheinländisch-Westfälischen Verbandstarife vom 20/10. 80 nebst Nachträgen sowie im Theil II des Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verbandstarifs vom 1/7. 82 enthaltenen Frachtsätze für den Transport von Getreide etc. zwischen St. Goar einerseits und Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen (excl. Böhm. Westbahn und

Kaiserin Elisabethbahn) andererseits auch im Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen bezw. Hannover-Magdeburg-Ungarischen Verbande für die Station St. Goarshausen des Directionsbezirkes Frankfurt a/M. Anwendung.

(1830) Im Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbande ist für den Transport von Eisenerz in Wagenladungen à 10 000 kg von Scharzfeld-Lauterberg nach Wejhybka ein Frachtsatz von 1,32 *M.* pro 100 kg zur Einführung gekommen. (Sächs. Stsb.)

(1809) **Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband.** Der in diesem Verbande bestehende Frachtsatz des Ausnahmetarifes 10 (für Kaolin) zwischen Třemošna und Zwickau von 0,86 *M.* pro 100 kg findet v. 1/10. 82 ab auch für Transporte von Chamottesteinen und Ziegeln Anwendung. (Sächs. Stsb.)

(1808) **Thüringisch-Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband.** Nachtrag VIII vom 10/10. 82 zu Theil II des Gütertarifs v. 1/4. 80, enthaltend: 1. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze. 2. Aenderung der Stationsbezeichnung Kuttenberg. 3. Ergänzung des Kilometerzeigers. 4. Berichtigungen zu Nachtrag VII.

Nachtrag VI v. 10/10. 82 zu Theil III desselben Gütertarifs enthaltend: I. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze. II. Berichtigung. (Sächs. Stsb.)

(1937 u. 1964) **Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaiser Franz-Josefbahn, Oesterreichische Staatsbahn, Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit Dresden-Elbkai.** Zum Uebernahmetarife v. 15/3. 80 ist v. 18/10. 82 ab ein ermässigter Frachtsatz für Zündhölzer in Quantitäten von 5 000 kg zwischen Iglau und Dresden-Elbkai, sowie v. 20/10. 82 ab ein ermässigter Frachtsatz für Petroleum-Transporte in Quantitäten à 10 000 kg zwischen Dresden-Elbkai und Wien zur Einführung gebracht worden.

(2000) **Alföld-Fiumaner Eisenbahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Ungarische Nordostbahn, Oesterreichische Staatsbahn, Ungarische Staatsbahn, Theiss-Eisenbahn und Arad-Temesvarer Bahn mit Dresden-Elbkai.** (Sächsisch-Ungarischer Elbumschlagsverkehr.) Vom 25/10. 82 ab sind zum Uebernahmetarife v. 10/8. 82 ermässigte Holzfrachtsätze von Czegled, Köbanya und Budapest nach Dresden-Elbkai zur Einführung gelangt. (Sächs. Stsb.)

(1949) Nachtrag I zum **Ungar.-Rheinländisch-Westfälischen** Rinden-Tarif, giltig ab 20/10. 82.

III. D.

Badisch-Ostschweizerischer Güterverkehr.

(1385 u. 1585) Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Waldshut, Station der Badischen Staatseisenbahnen, einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn und der Linie Effretikon-Hinweil), der Aargauischen Südbahn (einschliesslich Wohlen-Bremgarten), der Vereinigten Schweizerbahnen, der Gotthardbahn und der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln andererseits, giltig vom 1/10. 82 (Ersatz des bisherigen Tarifs v. 1/6. 81) (Preis 50 Cts.) nebst Ausnahmetarif No. 3 für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht v. 1/9. 82 und Specialtarif No. 16 für den Transport von Geld und Edelmetallen in Eilfracht v. 1/9. 80, beide für den Verkehr mit Waldshut eingeführt auf den 1/10. 82.

(1597) Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Basel, Station der Badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn, der Bodenseeuferplätze Bregenz, Friedrichshafen und Lindau sowie der Linie Effretikon-Hinweil), der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln und der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits, giltig v. 1/10. 82, unter Aufhebung des Tarifs für den directen Güterverkehr zwischen Basel (Bad. Bahn) einerseits und den Bodenseeuferplätzen St. Margrethen (trans.) und Buchs (trans.) andererseits v. 1/4. 78 (zweite Auflage v. 1/10. 80) nebst Nachträgen, sowie der weiter für das obengenannte Verkehrsgebiet bisher giltigen Uebernahmetarife. (Preis 50 Cts.)

(1841) Uebernahmetarif für die Beförderung von Gütern von Basel, Badischer Bahnhof nach Stationen der Gotthardbahn via Waldshut-Rothkreuz, giltig v. 1/10. 82. (Gratis.) (Bad. Stsb.)

(1799) **Badisch-Central- und Westschweizerischer Güterverkehr.** II. Nachtrag zum Tarif v. 1/12. 81 für die Beförderung von Gütern zwischen Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn einerseits und sämmtlichen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen andererseits, giltig v. 1/10. 82 enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn und den Bodenseestationen. (Gratis.) (Badische Stsb.)

(1768) **Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischer Verkehr.**
Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englischer Verkehr. Bergisch-Märkisch-Belgischer Verkehr. Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verkehr.
Ermässigung der Sätze für Lüdenscheid. (Berg.-Märk.)

(1676) **Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verkehr.** Abänderung der Bekanntmachung v. 15/7. 82 betr. die Uebertragung der für Antwerpen (Entrepôt und Bassin) loco und transit bestehenden Frachtsätze auf Antwerpen (Sud) etc. (Berg.-Märk.)

(1711) **Bergisch-Märkisch-Niederländischer Verband** via Venlo.
Bergisch-Märkisch-Niederländischer Rheinbahnverkehr via Emmerich.
Bergisch-Märkisch-Holländischer Verband via Winterswyk.
Ermässigung der Sätze für Lüdenscheid. (Berg.-Märk.)

Deutsch-Mittelrussischer Verbandtarif.

(1813) 1. Der vom 8/20. October 82 eingeführte Tarif enthält Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Mehl- und Mühlenfabrikate, Malz, Kleie und Oelkuchen zwischen Stationen der
Moskau-Brester, Riaschsk-Wjäsma, Riaschsk-Morschansk, Morschansk-Sysraner, Orenburger, Rjäsan-Koslow, Tambow-Koslow, Tambow-Saratow Eisenbahn
einerseits und Deutschen Stationen andererseits
via Brest-Warschau-Alexandrowo
„ Warschau-Sosnowice.

(1947) 2. Verfügung v. 14/10. enthält diverse Frachterhöhungen und Frachtermässigungen in diesem Tarif. (K. E.-D. Bromberg.)

(1632) **Deutsch-Polnischer Eisenbahnverband.** Mit dem 20/10. 82 tritt im Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbande für die Beförderung von Kartoffeln bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen zwischen den Stationen Warschau und Ruda Guzowska der Warschau-Wiener Eisenbahn, Lodz der Lodzer Fabrikbahn, Nowo-Georgiewsk etc. der Weichseleisenbahn einerseits und den Stationen Cüstrin und Cüstriner-Vorstadt andererseits ein Ausnahmetarif in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

(1869) **Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.** Die durch unsere Bekanntmachungen v. 28/4. und v. 21/5. d. J. für die Zeit v. 21/4. resp. v. 1/6 bis zum 12/10. d. J. neuen Styls eingeführten ermässigten Ausnahmetarife für Flachs, Flachsheede und Werg im Verkehr mit den Russischen Stationen Antonopol, Dünaburg (St. P. W. E.), Iwanowka, Ostrow, Pskow und Rieshiza werden bis incl. 12/11. d. J. neuen Styls verlängert.

Von dem letztgedachten Tage ab werden im Flachsverkehr mit sämmtlichen Russischen Verbandstationen einerseits und den Nichtrussischen Verband-Flachsstationen excl. der im Ausnahmetarif v. 1/1. 82 genannten Schlesischen Stationen andererseits, gegen die bisher in der 20 000 kg-Classe bestehenden Frachtsätze fast durchweg billigere Sätze für Sendungen à 10 000 kg und darüber, insoweit die Gewichtsquantitäten durch 10 000 theilbar sind, zur Einführung kommen, deren Publikation später erfolgen wird. (K. E.-D. Bromberg.)

(1542) **Deutsch-Dänischer Verband.**
Nachtrag III zum Tarif v. 1/11. 81 (gültig v. 1/9. 82.)
Enthaltend: Ermässigte Tarifsätze des Specialtarifs III. (A. K.)

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard.
Neuauflage des Theils I und Theils III sowie des Ausnahmetarifs für Lebensmittel am 6/9. eingeführt. Preis des Theils I 1 *M.*, des Theils II 2 *M.*, des Ausnahmetarifs 0,20 *M.* (E. L.)

(1696) **Deutsch-Polnischer Verband.**
Mit dem 1/9. cr. tritt der II. Nachtrag zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I, giltig v. 15/4. cr. ab, für den Deutsch-Polnischen Eisenbahnverband in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

(1754) **Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.**
In Abänderung der Bekanntmachung v. 21/5. cr., betreffend die Einführung eines ermässigten Ausnahmetarifs pro 1/6. bis incl. 12/10. cr. neuen Styls für Flachs-, Heede- und Wergsendungen bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg pro Frachtbrief, insoweit die Quantitäten durch 10 000 theilbar sind, im Verkehr von den Russischen Stationen Antonopol, Dünaburg (St. P. W. E.), Iwanowka, Ostrow, Pskow und Rieshiza nach den Nichtrussischen Flachsstationen des rubricirten Verbandes, einschliesslich des Verkehrs nach den Schlesischen Stationen des Flachs-Ausnahmetarifs v. 1/1. 82 n. St. wird bestimmt, dass für die Beförderungsstrecken ab Schnittpunkt östlich bei Beladung der Wagen unter 5 000 kg die volle Fracht für mindestens 5 000 kg pro Wagen erhoben wird, und dass für das 6 000 kg pro Wagenladung übersteigende Gewicht die Hälfte der bezüglichen Frachtsätze zur Berechnung zu ziehen ist. Vorstehende abändernde Bestimmung tritt v. 1/9. 82 neuen Styls in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

Galizisch-Rumänischer Verbands-Güterverkehr v. 1/1. 81. Nachtrag IV, gültig v. 1/9. 82. Derselbe enthält neue Frachtsätze zum Specialtarif 2 für Getreide im Verkehre mit Stationen der Erzherzog Albrechtbahn. (L.-Cz.-J.)

(1689) **Hannover-Magdeburg-Ungarischer Eisenbahnverband.**
Saisontarif, giltig v. 10/9. bis 30/11. 82 für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten etc. im Verkehre zwischen Stationen der Alföld-Fiumaner Bahn, Arad-Temesvarer Bahn, Oesterreichischen Staatseisenbahn, Ungarischen Nordostbahn und Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Königlich Preussischen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Magdeburg, Frankfurt a. M. und Hannover, sowie der Berlin-Anhaltischen und Braunschweigischen Eisenbahn andererseits.

Anmerkung: Für jene Relationen des Hannover-Magdeburg-Ungarischen Verbandes, für welche in diesem Tarife Sätze

nicht enthalten sind, gelten die seither bestehenden Frachtsätze. (Sächs. Stsb.)

(1709) **Köln-Minden-Niederländischer Eisenbahnverband via Emmerich.** Am 1/9. 82 sind directe Frachtsätze für die Beförderung von Vieh zwischen den Stationen Schulterblatt, Altona und Ottensen der Altona-Kieler Eisenbahn sowie der Station Sternschanze der Berlin-Hamburger E. einerseits und den Stationen Alphen, Arnheim, Ede, Gouda, 's Gravenhage, Leyden, Utrecht, Woerden und Zevenaar andererseits in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

Niederländisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Nachtrag 7 v. 1/9. 82 zum Gütertarife v. 1/10. 79, enthaltend:

a) Specielle Tarifvorschriften.

b) Ausnahmesätze für Rohzucker von Hannover nach Rotterdam.

c) Aufnahme der Station Helsa.

d) Aufhebung von Tarifsätzen.

Preis 0,10 *M.* (Braunschweig.)

Niederländisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

(1837) Nachtrag 8 v. 1/10. 82 zum Gütertarife v. 1/10. 79, enthaltend: a) Anderweite Frachtsätze für Güter des Special tarifs III und des Ausnahmetarifes 2. b) Aufhebung des Ausnahmetarifes für Kartoffeln von Ringleben-Gebesee und Gispersleben nach Amsterdam und Rotterdam. c) Frachtsätze für den Verkehr zwischen Helsa einerseits und 's Gravenhage und Leiden andererseits. d) Aenderung des Stationsnamens Calbe a. S. Preis 0,10 *M.*

(1767) Nachtrag 6 v. 1/10. 82 zum Vieh- etc. Tarife v. 1/6. 80 enthaltend: a) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement. b) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. c) Neue Frachtsätze. d) Aenderung des Stationsnamens Calbe a. S. Preis 0,10 *M.* (Braunschweig.)

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verbandtarif v. 15/7. 77. Mit dem 19/9. a. St./1/10. n. St. 82 ist ein v. 19/4./1/5. bis 3/10. a. St./15/10. n. St. jeden Jahres giltiger Saison-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Budapest einerseits und Moskau und St. Petersburg andererseits in Kraft getreten.

Für das Jahr 1882 wird dessen Giltigkeitsdauer laut Nachtrag I bis 3/11. a. St./15/11. n. St. verlängert. (Oberschles.)

(1925) Neue Tarife für den **Oesterreich.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahn-Verband** v. 1/11. 82.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Saison-Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen

a) Wien (Nordbahnhof),

b) Budapest (Ungar. Stsb.) einerseits, dann Moskau und St. Petersburg andererseits

giltig v. 10/9. 82. (G. C.-L.)

Oesterreichisch-Ungarisch und Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband. Nachträge No. 2 zu den Theilen I, II und III, enthaltend Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs, am 1/9. eingeführt. Gratis. (E.-L.)

(1729) **Rumänisch-Süddeutscher Getreideverkehr.**

Heft 1, Verkehr Rumänien-Bayern, Ausnahmetarif für Getreide etc. — giltig v. 1/9. 82 — unter gleichzeitiger Aufhebung des Rumänisch-Bayerischen Verkehres via Vercierova v. 1/7. 81. (G. C.-L.)

Galizisch-Rumänischer Verband-Güterverkehr.

Nachtrag IV zum Tarife v. 1/1. 81 — giltig v. 1/9. 82 — enthält neue Frachtsätze für den Verkehr mit der Erzherzog Albrechtbahn. (G. C.-L.)

(1916) **Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreide-Verkehr.**

Zwölfter Nachtrag zum Tarifheft 1 vom 1/1. 80 — enthält Aufnahme neuer Deutscher Verbandstationen und einzelne Frachtsatzänderungen — gültig vom 10/10. 82. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

(1963) **Sächsisch-Schweizerischer Güter-Verkehr via Lindau.**

Für den Transport von Asphalterde in Wagenladungen à 10 000 kg zwischen Travers und Dresden-Altstadt ist der bestehende Frachtsatz von 373 cts. mit Gültigkeit vom 15/10. 82 ab auf 370 cts. pro 100 kg ermässigt worden. (Sächs. Stsb.)

(1778) **Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungar. Eisenbahn-Verband.**

Special-Tarif 2 für Getreide etc. im Verkehre von Stationen der Kursk-Kiewer Eisenbahn — unter Aufhebung des seitherigen Specialtarifes vom 25/5. 82 n. St. — gültig vom 1/10. 82. (Galiz.-Carl-Ludwigb.)

Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(1689) Saisontarif, giltig v. 10/9. bis 30/11. 82 für den Transport von Getreide und Hülsenfrüchten etc. im Verkehre zwischen Stationen der Alföld-Fiumaner Bahn, Arad-Temesvarer Bahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Oesterreichischen Staatseisenbahn und Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, der Königlich Preussischen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Erfurt, sowie der Berlin-Görlitzer Eisenbahn andererseits. (Sächs. Stsb.)

(1759) Nachtrag I, giltig v. 15/9. bis 30/11. 82 zu vorgenanntem Tarife, enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Ungarischen Nordostbahn.

Anmerkung: Für jene Relationen des Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbandes, für welche in diesem Tarife sammt Nachtrag I Frachtsätze nicht enthalten sind, gelten die seither bestehenden Sätze. (Sächs. Stsb.)

Uebernahmetarif zum Mährisch-Vorarlberg-Schweizerischen Getreideverkehre von Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn nach Lindau transit, Vorarlberg und der Schweiz oder vice versa, giltig v. 1/9. 82. (K. F.-N.)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaiser Franz-Josefbahn, Oesterreichische Staatseisenbahn, Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit Dresden-Elbkai.

(Uebernahmetarif v. 15/3. 80.)

Vom 10/9. ab mit Giltigkeit bis zum Schluss der Schifffahrt 1882 sind im Verkehre zwischen Dresden-Elbkai und Stockerau ermässigte Sätze für Güter der Normalclassen I und II in Kraft getreten. (Sächs. Stsb.)

IV.

Braunkohlen.

(1520) Böhmische Braunkohlen von Aussig-Teplitzer Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn, Oesterreichischer Staatsbahn, Oesterreichischer Nordwestbahn und Pilsen-Priesener Bahn nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund.

Nachtrag V v. 1/9. 82 zum Tarife v. 1/1. 81, enthaltend: 1. Aenderung des Vorwortes. 2. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Sächsischen und anderen Deutschen Stationen. 3. Neues Zechenbahnfrachten-Verzeichniss.

(1660) Vom 1/9. 82 ab ist die Verkehrsstelle Barthelsdorf der Sächsischen Staatsbahn in den Verkehr aufgenommen worden. (Sächs. Stsb.)

(1708) **Düngemittel.** Ausnahmetarif für die Beförderung von Düngemitteln im Localverkehre v. 1/9. 82. (Holländ. E.)

(1828) **Eisen und Stahl.** Am 1/10. 82 ist die Station Eschweiler-Aue in dem im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Verbandsverkehre bestehenden Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. im Verkehr nach Antwerpen (Entrepôt, Bassins und Sud) transit und nach Löwen (Bassin) transit aufgenommen. (K. E.-D. l. K.)

(1803) **Eisen- und Stahlwaaren.** Am 1/10. 82 ist unter Aufhebung des bezüglichen Ausnahmetarifs v. 10/9. 81 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft via Passau oder via Regensburg in Kraft getreten, welcher gegenüber den bisherigen Frachtsätzen in vielen Fällen bedeutende Frachtermässigungen in sich schliesst. (Preis 0,10 *M.*) (Köln rechtsrheinisch.)

(1694) **Flachs und Eisen.** Ausnahmetarif für Flachs und Eisen ab Korschen transito. V. 15/10. 82 tritt an Stelle der auf Seite 4 befindlichen Nomenclatur für Eisen und Stahl etc. eine anderweitige in Kraft, die zugleich für den Anhang zum Königsberg-Moskauer Tarif Gültigkeit hat.

(1793) **Moskau-Wjasma-Schlesischer Flachsverkehr.** Vom 1/10. 82 wird die Station Peterwitz der Oberschlesischen Eisenbahn in den Tarif aufgenommen. (K. E. D. Bromberg.)

Getreide. Ausnahmetarif für Getreide zwischen einzelnen Stationen der Libau-Romnyer Bahn und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg etc. v. 15./27. November 1879 nebst Anhang.

(1764) Mit dem 1/10. 82 erscheint eine II. Ausgabe zu diesem Tarif und zum Anhang hierzu, durch welche der Tarif und Anhang vom 15./27. November 1879 aufgehoben wird. (K. E. D. Bromberg.)

(1916) **Getreide.** Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr v. 1/1. 80. Der v. 20/10. 82 ab gültige XII. Nachtrag zu Theil II Heft 1 enthält:

1. Aufnahme der Stationen Grosszschocher, Grünhainichen, Kappel i. S., Langenberg, Meerane, Mehltheuer, Mittweida, Netzschkau, Nossen, Plauen i. V., Pockau-Lengefeld, Priestewitz, Ronneburg, Rosswein, Schmölln i. S.-A., Tharandt, Waldenburg i./Sachsen, Waldkirchen, Wolkenburg und Zschoppau der S. St. E.;

2. geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Brody loco und trans., Krasne, Zloczow, Tarnopol, Jassy, Podul-Iloii und Tirgul-Frumos einerseits und Berlin andererseits. Preis 0,10 *M.* (Oberschlesische.)

(1886) **Getreide.** Kundmachung, betreffend die sämmtlichen via Krakau instradirenden Getreideverkehre, enthält Aenderungen in den Reexpeditionsbestimmungen für die Station Krakau, gültig v. 15/10. 82. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

(1662) **Getreide und Kohlen.** Tarif für den Transport von Getreide zwischen Stationen der Wien-N. Szönyer L. und der Wien-Aspangbahn.

Tarif für den Transport von Kohlen von Segen-Gottes nach Stationen der Wien-Aspangbahn. (Oe. Stsb.)

Holz. Ausnahmetarif für den Transport von Bau- und Nutzholz, sowie Stammholz, Brennholz und Eisenbahnschwellen von Stationen der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Stationen der Belgischen Staatseisenbahn, der Belgischen Nordbahn, der Chimaybahn, der Grossen Belgischen Centralbahn, sowie London, Station der Great Eastern Bahn, via Passau oder via Kaiser Ebersdorf v. 1/10. 82.

Neuauflage des Tarifes v. 1/10. 79 unter Berücksichtigung der zu demselben erschienenen Nachträge v. 1/1. 81, 1/3. 81 und 1/7. 81, sowie ergänzt mit Taxen für die Stationen der Belgischen Staatsbahn Aye und Liège (Meuse). (K. E.-D. l. K.)

Holz. Für Holzsendungen des Specialtarifes II ist bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen ist am 16/10. 82 ein Ausnahme-Frachtsatz von 39 Frcs. pro 1 000 kg ab Salzburg nach Jumet Brûlotte, Jumet la Coupe, Lodelinsart und Dechassis (Station et Dampremy) zur Einführung gekommen. (K. E.-D. l. Köln.)

(1815) **Holz.** Am 1/9. 82 sind im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Holzverkehre für die Station Lüdenscheid der Bergisch-Märkischen Eisenbahn anderweite, ermässigte Frachtsätze zur Einführung gekommen. (Köln rechtsrh.)

(1673) **Holz.** Mitteldeutsch-Ungarischer Holzverkehr vom 1/3. 82.

Mit dem 15/10. 82 sind die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn zur Aufhebung gelangt. (Oberschl.)

(1820) Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr vom 1/6. 81.

1. Vom 1/10. 82 ab ermässigte sich der Schnittsatz für Station Lüdenscheid (Dir.-Bez. Elberfeld) von 3,09 auf 3,07 *M.*, die Entfernung von 997 auf 900 km.

(1989) 2. Mit dem 25/10. 82 sind für den Verkehr zwischen Budapest und Czegled U. St. E. einer- sowie Frankfurt a/O., Glogau und einigen Breslau-Freiburger Stationen andererseits ermässigte, bei den Verbandstationen zu erfahrende Frachtsätze in Kraft getreten. (Oberschlesische E.)

(1933) **Holz.** Am 15/10. 82 ist die Station Bonn-Traject des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) mit den für Bonn bestehenden bezüglichen Frachtsätzen zuzüglich 0,01 *M.* pro 100 kg in den vom 1/1. 81 ab gültigen Ausnahmetarif für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Holzverkehr einbezogen. (Köln rechtsrheinisch.)

(1685) **Langholz.** Der im Local- und Wechselverkehr der vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen mit Gültigkeit bis Ende des Jahres 1882 in Kraft getretene Ausnahmetarif, wonach für Langholz bei Verladung auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist, ist v. 1/9. 82 ab auf den Rheinischen Nachbarverkehr mit Stationen der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, sowie den Stationen Bentheim, Gildehaus, Schüttorf und Georgs-Marienhütte ausgedehnt. (Köln rechtsrheinisch.)

(1747) **Langholz.** Ausnahmetarif für die Beförderung von Langholz im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch) einerseits und Stationen der Niederländischen Staats-, Niederländischen Central-, Holländischen, Niederländischen Rhein- und Nordbrabant-Deutschen Bahn andererseits. (Bergisch-Märk.)

(1852) **Kalk.** Ausnahmetarif für den directen Transport von gebranntem Kalk in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn, Oesterreichischen Staatseisenbahn und Oesterreichischen Nordwestbahn nach Stationen des Bezirks der Königlichen Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, der Königlichen Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Berlin und Magdeburg und der Berlin-Hamburger Eisenbahn via Bodenbach bezw. via Tetschen vom 15/10. 82.

Der Ausnahmetarif vom 1/6. 81 nebst Nachträgen I—III wird hierdurch aufgehoben und ersetzt. (Sächs. Saatsb.)

(1897) **Kartoffeln.** Mit Gültigkeit vom 1/10. d. J. ab sind für Kartoffeltransporte im Verkehr zwischen Rabstadt, Grombach, Rappenau und Steinsfurt, Stationen der Badischen Staatsbahn, einer- und Aachen, Eupen, Herbesthal und Köln, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) (Tarifheft 2), sowie Aachen, Station der Aachen-Jülicher Eisenbahn (Tarifheft 5) andererseits im Rheinisch-Westfälisch-Badischen Güterverkehr directe Frachtsätze zur Einführung gekommen. (Köln rechtsrh.)

(1600) **Kohlen.** Nachtrag III zum Ausnahmetarif v. 1/1. 80 für den Transport mineralischer Kohlen ab Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer, der a. priv. Buschtêhrader, der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen(-Komotau) nach Stationen der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen via Franzensbad, via Eger, via Furth i./W. und via Eisenstein. Gültig v. 1/9. 82. Derselbe enthält: 1. Aufnahme neuer Versand- und Empfangsstationen resp. Aenderung von Frachtsätzen. 2. Ergänzungen und Berichtigungen. 3. Tarifirung von Briquets, Coaks und Coaksasche. 4. Neues Verzeichniss von Zechenbahnfrachten. (Buschtêhrader E.)

(1913) **Kohlenverkehr mit Niederland.** Am 15/10. 82 tritt mit Gültigkeit bis zum 1/5. 83 für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlen-Briquets in Sendungen von 50 000 kg von Liblar nach Amsterdam via Venlo-Eindhoven ein Ausnahmefrachtsatz von 51,80 *M.* pro 10 000 kg in Kraft. (K. E.-D. l. K.)

(1559 und 1825) **Saarkohlen-Verkehr nach der Westschweiz. (Tarif No. 14.)** Die Schweizerische Centralbahn hat die Kündigung der z. Z. bestehenden Sätze des Saarkohlen-Ausnahmetarifs No. 14 für Aarau und Luzern, sowie für die Stationen der Jura-Bern-Luzern-Bahn und Aargauischen Südbahn vorläufig zurückgezogen. (K. E.-D. l. K.)

Saarkohlen-Tarif No. 6. Am 1/10. 82 scheidet die Station Friedrichshafen aus dem Tarife. (K. E.-D. l. K.)

Lebensmittel aus Italien nach Belgien und England. Nachtrag I zum Tarife v. 1/6., enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen, v. 1/9. 82 ab erschienen. Gratis. (E L.)

Metallurgische Erzeugnisse. Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl façonnirt etc. von Stationen der Belgischen Staats-, Belgischen Nord-, Mecheln-Terneuzener und Grossen Belgischen Centralbahn nach Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, gültig v. 1/10. 82. Preis 15 *ℌ*. (K. E.-D. l. K.)

(1879) **Rohzucker etc.** Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehre zwischen Stationen der Böhmischen Westbahn, der Buschtêhrader Eisenbahn, der Kaiser Franz-Josefbahn, der Oesterreichischen Staatseisenbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Niederländischen Staatsbahn und der Niederländischen Rheineisenbahn-Gesellschaft andererseits vom 15/10. 82 bis 1/6. 1883.

Die bezüglichen Frachtsätze der Ausnahmetarife für Rohzucker vom 15/9. 80 resp. vom 15/10. 81 werden hierdurch aufgehoben. (Sächs. Staatsb.)

(1949) **Rinden.** Am 20/10. 82 ist zu dem vom 15/8. 82 ab gültigen Ausnahmetarife für den Transport von Rinden Europäischer Holzarten etc. im Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verbande der Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält: 1. Anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für die Stationen der Ungarischen Staats- und der Ungarischen Nordostbahn; 2. directe Frachtsätze und Entfernungen für verschiedene in den oben erwähnten Tarif neu einbezogene Stationen der Ungarischen Staatsbahn; 3. eine Bestimmung, wonach die Frachtsätze für Cassel, sowohl für Cassel Oberstadt als auch für Cassel Unterstadt, diejenigen für Coblenz für Coblenz Rheinbahnhof und für Coblenz Moselbahnhof und diejenigen für M. Gladbach Rh., für M. Gladbach am Böckel und für M. Gladbach am Speik Gültigkeit haben.

Die sub 1 erwähnten erhöhten Frachtsätze treten erst am 16/12. 82 in Kraft. (Köln rechtsrh.)

(1959) **Rohzuckerverkehr Böhmen-Niederland.** Am 20/10. 82 tritt mit Gültigkeit bis zum 1/6. 83 unter Aufhebung der bezüglichen Frachten des Ausnahmetarifes v. 1/11. 81 sammt Nachtrag I v. 5/2. 82 ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Taxen für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehre zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der Prag-Duxer Eisenbahn, der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn und der Rakonic-Protiviner Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Niederländischen Staatsbahnen und der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft andererseits in Kraft. Preis 5 *ℌ*. (K. E.-D. l. K.)

(1879) **Rohzuckerverkehr nach Niederland.** Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehre zwischen Stationen der Böhmischen Westbahn, der Buschtêhrader Bahn, der Kaiser Franz-Josef Bahn, der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Niederländischen Staatsbahnen und der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft andererseits, gültig v. 15/10. 82 bis 1/6. 83. Aufgehoben sind die bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifes für den Transport von Rohzucker v. 15/9. 80 resp. v. 15/10. 81. (K. E.-D. l. K.)

(1920) **Rohzucker und Melasse** im Verkehre zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Prag-Duxer Eisenbahn, der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn und der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Niederländischen Staatsbahnen und der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits. Giltig v. 20/10. 82 bis 1/6. 83. (Buschtêhrader E.)

Steinkohlen, Kokes vom Rheinisch-Westfälischen Gebiete nach Italien. Nachtrag I zum Tarife v. 1/6., enthaltend Ergänzungen etc., am 6/9. eingeführt. Gratis.

Steinkohlen, Kokes von Stationen des Saargebiets nach Italien. Nachtrag I zum Tarife v. 1/6., enthaltend Ergänzungen etc., am 6/9. eingeführt. Gratis.

Steinkohlen, Kokes aus Belgien nach Stationen der Bötzbergbahn, Schweizerischen Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahn. Ein neuer besonderer Tarif am 1/9. 82 eingeführt unter Aufhebung der Taxen des Ausnahmetarifs No. 7 im Heft III des Belgisch-Schweizerischen Tarifs. Preis 0,80 *M.* (E.-L.)

Steinkohlen.

(1903) Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von Stationen der R. O. U. E. nach den Stationen der Bahnstrecke Gnesen-Thorn-Bromberg der O. S. E. v. 15/10. 82.

Mit Einführung dieses Tarifs tritt der Tarif v. 1/8. 77 nebst den Nachträgen I bis III ausser Kraft. Gratis.

Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von Stationen der R. O. U. E. nach Station Posen der O. S. E. und Stationen der Strecke Breslau-Posen (excl. Breslau) v. 15/10. 82.

Durch diesen Tarif gelangt der Tarif v. 1/6. 76 nebst Nachtrag I—IV zur Aufhebung. Gratis.

Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von Stationen der R. O. U. E. nach den Stationen der Strecke Rokietnice bis Stargard sowie Kobelnitz und Pudewitz der O. S. E. v. 15/10. 82.

Mit Einführung dieses Tarifes tritt der Tarif v. 15/2. 78 nebst den Nachträgen I—III ausser Kraft. Gratis.

(1773) Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen, Märkisch-Posener und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der R. O. U. E. nach Stationen der M. P. E. v. 15/7. 77.

Der mit dem 15/10. 82 in Kraft getretene provisorische Nachtrag enthält: Ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Posen M. P. bis Eichenhorst. (Oberschles.)

Steinkohlen. Saarkohlentarif No. 3 nach Stationen der Hessischen Ludwigs- und Cronberger Eisenbahn v. 1/10. 81. Nachtrag I v. 1/11. 82. 0,15 *M.* (Pfälz. E.)

Steinkohlen.

(1607) Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen nach Berlin B. St. E. transito seewärts und für den Transport überseeischer Erze von Stettin B. St. E. nach den Niederschlesischen Grubenstationen des Directionsbezirks Berlin via Lauban-Frankfurt a. O.-Wriezen, v. 1/9. 82 bis Ende August 83 giltig.

(1659) Nachtrag VII zum Ausnahmetarif A der Niederschlesisch-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Königlichen Ost- etc. Bahn für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes aus dem Waldenburger Grubenrevier v. 1/7. 78, giltig v. 1/9. 82.

(1583) Nachtrag II zum Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes von Stationen des Waldenburger Grubenreviers sowie Wenzeslausgrube, Neurode, Mittelsteine und Möhlten nach Stationen der Dux-Bodenbacher und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn via Görlitz v. 1/7. 81, giltig v. 15/9. 82. (K. E.-D. Berlin.)

Steinkohlen.

(1504) Mit Giltigkeit v. 15/9. 82 ab sind die im Ausnahmetarife v. 1/10. 81 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Hannover enthaltenen Frachtsätze von Blankenstein nach Hamburg von 0,79 *M.* auf 0,81 *M.* und von Hattingen nach Hamburg von 0,71 *M.* auf 0,80 *M.* pro 100 kg berichtigt.

(1710) Am 15/9. 82 sind an Stelle der in dem Ausnahmetarife v. 1/10. 81 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Hannover enthaltenen bezüglichen Frachtsätze für Kohlensendungen von den an die Stationen Ueckendorf-Wattenscheid bezw. Wanne K. r. und Bochum-Riemke B. M. angeschlossenen Zechen Hannover I und II nach verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover ermässigte Frachtsätze zur Einführung gekommen. (Köln rechtsrh.)

Steinkohlen.

(1592) Die unterm 15/10. 1879 zur Einführung gekommenen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von 10 000 kg von Station Speldorf-Broich (Kohlenlager) nach Stationen a) der Nassauischen Staatsbahn via Niederlahnstein; b) der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn via Niederlahnstein-Limburg; c) der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn via Bingerbrück-Bingen; d) der Main-Neckarbahn via Niederlahnstein-Frankfurt a/M.; e) der Main-Neckarbahn via Bingerbrück-Bingen-Darmstadt; f) der Pfälzischen Bahnen via Bingerbrück; g) der Grossherzoglich Badischen Bahnen via Bingerbrück; h) der Königlich Württembergischen Bahnen via Bingerbrück und i) der Bayerischen Staatsbahn via Bingerbrück-Aschaffenburg sind mit Ablauf des Monats September cr. ausser Gültigkeit getreten. Vom 1/10. cr. ab werden Kohlentransporte ab Station Speldorf-Broich nach Stationen der Nassauischen, Hessischen Ludwigs-, Main-Neckar-, Pfälzischen, Badischen und Württembergischen Bahn zu den theilweise höheren Sätzen des Spezialtarifs III der betreffenden allgemeinen Gütertarife, sowie nach Stationen der Bayerischen Bahnen zu den ebenfalls theilweise höheren Sätzen des Kohlen-Ausnahmetarifs v. 15/9. 1881 für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Güterverkehr abgefertigt. (Köln rechtsrh.)

(1704) Am 1/10. cr. ist zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr v. 10/11. 1881 der II. Nachtrag in Kraft getreten, enthaltend: Ergänzung und Berichtigung des Zechen-Verzeichnisses, sowie Frachtsätze für die Stationen Altenessen K. r. und Osterfeld (Rh.) K. r. (Preis 0,10 *M.*) (Köln rechtsrh.)

(1783) Am 1/10. cr. sind im Norddeutschen Eisenbahnverbande directe Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg von den an die Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen nach der Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn, und zwar in Höhe der für die Station Wasserleben des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg bestehenden bezüglichen Frachtsätze, zuzüglich *M.* 0,04 pro 100 kg, in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

(1824) Die Station Recklinghausen ist v. 1/10. cr. ab mit directen Frachtsätzen in den Ausnahme-Tarif v. 1/7. cr. für die Beförderung von Steinkohlen in Sendungen von mindestens 100,000 kg nach Eschweiler, Eschweiler Aue, Rothe Erde und Stolberg aufgenommen.

(1832) Am 1/10. cr. ist zum Gütertarif (Theil II) v. 1/9. 1881 und zum Ausnahmetarif B (Steinkohlen etc.) v. 1/7. 1881 für den Lokalverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) je ein Nachtrag III in Kraft getreten.

Ausser Druckfehlerberichtigungen, sowie neuen Frachtsätzen bezw. Tarifkilometern für Station Mersch, enthält der Nachtrag III zum Gütertarif noch Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, des Tarifs für Neben- und Ueberfuhrgebühren und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, ferner der Nachtrag III zum Kohlentarif noch Aenderungen zum Zechen- etc. Verzeichniss, neue Frachtsätze von Stationen Altenessen, Essen K.-M., Frintrop und Mengede, sowie anderweite, theils ermässigte Frachtsätze von einzelnen Stationen bezw. Zechen nach Quakenbrück, Nortrup und Lulle.

Soweit die im letztgedachten Nachtrage enthaltenen Berichtigungen Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen involviren und nicht schon früher publizirt sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15/11. cr. in Kraft. (Preis je 0,10 *M.*) (Köln rechtsrh.)

(1867) Am 1/10. cr. ist zum Ausnahmetarif v. 25/11. 1881 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets von den Stationen Herzogenrath, Kohlscheid, Alsdorf, Eschweiler, Höngen, Morsbach und Würselen nach den Rheinhäfen bei Deutz, Köln (Rheinstation) und Neuss der Nachtrag I mit ermässigten Frachtsätzen für den Verkehr von den drei letztgenannten Stationen (der Aachen-Jülicher Bahn) in Kraft getreten. (Preis 0,10 *M.*) (Köln rechtsrh.)

(1699) **Vieh.** Tarif für Hornvieh-Transporte von Oesterreichischen Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Wien-St. Marx. (Oe. Stsb.)

Nachträge.

Niederländische Centralbahn. Am 1/7. 81 ist Nachtrag I zum diesseigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft getreten.

Am 1/9. 81 ist eine neue Auflage des diesseitigen Local-, Eil- und Frachtgütertarifs und der Local-Specialtarife in Kraft getreten. Dieselbe enthält neue bezw. abgeänderte Specialbestimmungen und Frachtsätze.

Die Gültigkeitsdauer der diesseitigen Specialtarife No. 1—3 ist bis Ende December 82 verlängert.

Am 10/3. 82 ist der Artikel Torfstreu im directen Verkehre mit Stationen der Holländischen Eisenbahn unter die Artikel der Classe C. aufgenommen.

Vom 15/5. 82 ab ist Nachtrag II zum diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung gebracht.

Mit der Eröffnung der Haltestelle Ermelo-Veldwyk am 1/6. 82 ist Nachtrag I zum diesseitigen Local-, Eil- und Frachtgütertarif in Kraft getreten.

Am 20/6. 82 ist die Station Ermelo-Veldwyk der Niederländischen Centralbahn im directen Verkehre mit Stationen der Niederländischen Rheinbahn mit den für Harderwyk bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Am 1/7. 82 ist die Station Ermelo-Veldwyk (N. C. B.) im diesseitigen Verkehre mit Stationen der Holländischen Eisenbahn mit den für Harderwyk bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Am 1/10. 82 ist Nachtrag II zum diesseitigen Local-, Eil- und Frachtgütertarif, einen neuen Specialtarif No. 4 für Düngemittel enthaltend, in Kraft getreten.

Grand Central Belge Eisenbahn. Juli. (1526) Aenderungen der Specialtarife No. 2 I., 3 I. und 82 Z. für den internen Güterverkehr.

August. (1631) Nachtrag zum Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Grand Central Belge Eisenbahn einerseits und London und Harwich andererseits.

September. (1858) Aenderungen der Specialtarife 3 I., 8 I., 25 I., 25 Z. und 82 Z. für den internen Güterverkehr.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ungarisch-Deutscher beziehungsweise Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. Am 1. Januar 1883 tritt für den obigen Verkehr ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben wird der für diesen Verkehr bisher bestandene Tarif vom 1. Juni 1881 nebst Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Tarifs-Exemplare sind im commerciellen Bureau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest V Széchenyi utcza 2) erhältlich. Budapest, am 27. October 1882. (Nachdruck wird nicht honorirt.) Die General-direction. (2016)

Hessische Ludwigs-Bahn. An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Holz zwischen Bayerischen und diesseitigen Stationen vom 15. November 1880 tritt am 1. November a. c. ein neuer Tarif in Kraft, welcher gegenüber der bisherigen Taxen vielfache Ermässigungen enthält. Für Mannheim und Mannheim Neckarvorstadt bleibt der Tarif vom 15. November 1880 bis auf Weiteres in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen, sowie unser Tarif-Bureau, von welchem auch Exemplare zum Preise von 0,50 ₰ bezogen werden können. Mainz, den 30. November 1882. In Vollmacht des Verwaltungrathes. Die Special-Direction. (2037)

Vom 15. November 1882 ab tritt ein Reexpeditions-Tarif für die Beförderung von Flachs, Flachsheede und Werg zwischen der Station Königsberg i./Pr. des diesseitigen Bezirks einerseits und den Stationen Aachen, Amsterdam, Berlin, Bielefeld, Brackwede, Braunsberg, Braunschweig, Bromberg, Buckau, Cassel, Coblenz, Cöthen, Danzig, Deutz, Dresden, Dülken, Düren, Düsseldorf, Elbing, Frankfurt a./M. loco und transito, Halle, Hamburg, Hannover, Köln, Leipzig, Linden-Fischerhof, Linden-Küchengarten, Lübeck, Magdeburg. M. Gladbach, Neufahrwasser, Neustadt-Magdeburg, Osnabrück, Posen, Rotterdamm, Stettin, Swinemünde, Viersen und Wolfenbüttel andererseits in Kraft.

Der gedachte Tarif findet nur auf Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen und gegen Vorlage eines Frachtbriefes Anwendung, nach Ausweis dessen eine gleich grosse Quantität Flachs, Flachsheede oder Werg in den letzten 6 Monaten von einer Russischen Station nach Königsberg i./Pr. zur Einführung gekommen ist.

Exemplare des vorbezeichneten Tarifs können von den oben genannten Stationen käuflich bezogen werden. Bromberg, den 28. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. Namens der betheiligten Verwaltungen. (2038 J)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. ab kommen in dem obenbezeichneten Verkehre zwischen Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn einerseits und Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Expeditionen und das Verkehrs-Bureau der unterzeichneten Direction Auskunft. Magdeburg, den 31. October 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich für die übrigen betheiligten Verwaltungen. (2039)

Mit dem 20. d. Mts. tritt zu dem vom 15. October c. ab giltigen **Ausnahmetarife für den Transport von Rohzucker und Melasse** im Verkehre von Stationen der Böhmischen Westbahn, der Buschtêhrader Bahn, der Kaiser Franz-Josef-Bahn, der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Stationen der Holländischen Eisenbahn, der Niederländischen Staatsbahnen und der Niederländischen Rhein-Eisenbahn Nachtrag 1 in Kraft, welcher 1. die Aufnahme der Stationen Cerckvic-Kruschau, Choltic, Hohenmauth, Libochovic, Sadska und Welwarn der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft; sowie 2. Berichtigungen des Tarifs enthält. Die mit letzteren theilweise verbundenen Erhöhungen werden erst mit 2. Januar 1883 wirksam. Exemplare des Nachtrags können durch die Verbands-Verwaltungen bezogen werden. Dresden, am 3. November 1882. Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (2040)

Zum Tarif für den **Bayerisch-Sächsischen Verkehr** vom 1. August 1881 ist der Nachtrag IV, giltig vom 10. November d. Js. ab, erschienen und bei unseren betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 3. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (2041)

Main-Neckar-Eisenbahn. Zum Ausnahmetarif für Holz im Main-Neckarbahn-Bayerischen Verkehr ist mit Gültigkeit vom 1. November l. J. der Nachtrag I erschienen, welcher anderweitige, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a. M., Westbahnhof und Sachsenhausen, sowie für Darmstadt über die Route via Heidelberg enthält.

Die um 0,01 ℳ pro 100 kg erhöhte Taxe für Darmstadt-Schnelldorf findet erst vom 1. Januar 1883 ab Anwendung.

Exemplare können durch die Verbandstationen bezogen werden. Darmstadt, den 3. November 1882. Direction der Main-Neckar Bahn. (2042)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Königlich Preussische Staats- und unter Staats-Verwaltung stehende Bahnen. Zu dem Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 kommt mit Gültigkeit vom 15. November d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Diedenhofen-Teterchen ab der 12. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält Aenderung der Nomenclatur des Ausnahme-Tarifs 2 für Eisen etc. sowie Prolongation desselben für den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen bis Ende des Jahres 1884, ferner enthält derselbe Entfernungen bezw. Frachtsätze für die an der Strecke Diedenhofen-Teterchen gelegenen Stationen und veränderte Entfernungen im Verkehr mit verschiedenen Reichsbahnstationen.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M., den 18. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (2043)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Für den Verkehr zwischen den Stationen Hanau, Höchst und Wiesbaden des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a. M. einer- und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg andererseits kommen mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab anderweite Ausnahmefrachtsätze für Holz und Getreide etc. zur Einführung, worüber das Nähere bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren ist. Frankfurt a. M., den 31. October 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (2044)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 10. November cr. wird die Station Dt. Wette in den Ausnahmetarif für Steine etc. des diesseitigen Local-Gütertarifs einbezogen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei unseren Güterexpeditionen zu erfahren. Breslau, den 31. October 1882. Königliche Direction. (2045)

Der im **Seehafen-Ausnahmetarife** für den **Norddeutsch-Sächsischen Verbandsverkehr** vom 1. November 1881 enthaltene Ausnahmetarif II für den Transport von Rohzucker zum Export zwischen Norddeutschen Hafenstationen einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen bezw. der Berlin-Dresdener Eisenbahn andererseits bleibt bis 31. December d. Js. in Kraft. Dresden, den 3. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes. (2046)

Am 6. November 1882 gelangen im **Sächsisch-Ungarischen Elbe-Umschlagsverkehr** für Rohzuckersendungen von 10 000 kg (Ausnahmetarif 10 b) folgende ermässigte Sätze zur Einführung (pro 100 kg):

von Diószegh nach Dresden-Elbkai 3,39 ℳ
" Surány " " 3,61 "

Dresden, am 4. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (2047)

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn. Der laut Publikation in No. 82 d. J. auf unbestimmte Zeit verschobene Einführungstermin des Nachtrages 1 zum Local-Gütertarife wird nunmehr definitiv auf den 20. November d. J. festgesetzt. Wien, am 4. November 1882. Die General-Direction. (2048)

Die in dem diesseitigen Localverkehr bestehenden Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Heu, Rohr (ausschliesslich Stuhlrohr), Schilf, auch Flaschenhalter aus Schilf und Stroh, Stroh, auch Raps- und Reisstroh, sowie für Häcksel zwischen Magdeburg (Centralbahnhof, Elbbahnhof, Fischerufer, Unterwelt, Friedrichstadt, Neustadt-Magdeburg (alte und neue), Buckau und Sudenburg einerseits und Mieste, Oebisfelde, Seehausen i/A. und Wittenberge andererseits treten am 31. December d. Js. ausser Kraft und kommen an deren Stelle die höheren ordentlichen Tarifsätze zur Anwendung. Magdeburg, den 5. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2049)

In dem Ausnahmetarif für Steinkohlen für den diesseitigen Bezirk vom 1. Juli 1881 treten nachstehende Aenderungen ein:

	pro 100 kg
von Zeche Shamrock bei Bochum-Riemke nach Lüdenscheid	0,285 statt 0,286

von Zeche Gutehoffnungshütte bei Oberhausen nach Lüdenscheid . . . . . 0,328 „ 0,330
von Zeche Alstaden I. bei Styrum nach Littfeld . . 0,445 „ 0,447
von Zeche Alstaden I. bei Styrum nach Milspe-Thal und Voerde . . . . . . 0,285 „ 0,287
von Zeche Emscher Schacht bei Vogelheim nach Hemer 0,325 „ 0,320

Die letztere Aenderung tritt erst am 20. December cr. in Kraft. An demselben Tage werden die Frachtsätze für Kohlen von Station Schalke nach den Stationen Annen, Broich, Essen, Hoerde, Langendreer und Wattenscheid um je 0,006 *M.* pro 100 kg erhöht. Elberfeld, den 3. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2050)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn - Direction (linksrheinischen) zu Köln wird am 12. d. M. die an der Strecke Saarbrücken-St. Ingbert belegene, von Saarbrücken 5,1 km, von Scheidt 2 km entfernte Haltestelle Schaafbrücke für den Personen- und Gepäck-Verkehr eröffnet werden.

Nach einer Mittheilung der General-Direction der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn ist am 1. d. Mts. die zwischen Prag und Hostivic belegene Station Nusle-Vrsovic für den Personen- und Gütertransport eröffnet worden.

Berlin, den 4. November 1882.
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

3. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. November cr. ab berechtigen die für die diesseitige Strecke Berlin-Südende gelösten Abonnementskarten auch zur Fahrt auf der Strecke Berlin-Südende der Dresdener Bahn und umgekehrt auch die für letztere Strecke gelösten Abonnementskarten zur Fahrt auf der Berlin-Anhaltischen Bahn. Berlin, den 1. November 1882. Königliche Direction. (439J)

4. Ausloosungen.

K. K. priv. Erzherzog Albrechtbahn. Nummern-Verzeichniss der am 2. November 1882 gezogenen Prioritäts-Obligationen:

a) 38 Stück der I. Emission.
No. 1254 2138 4974 9468 11672 15580 15941 17683 20214 20425 20517 21925 23184 23854 28806 29122 29690 29722 29770 29953 31013 32012 33016 33192 34901 35116 38649 41433 43048 43810 44306 44643 45806 45901 46522 46701 49577 50407.

b) 52 Stück der II. Emission.
No. 256 360 943 1111 1523 1852 2220 2591 2704 2869 3616 3764 5744 6168 6348 6358 6385 6859 7865 8843 8984 9402 9590 9662 9666 9731 9951 10747 11427 11569 11657 11776 12149 12252 12542 12816 12892 13057 13196 14384 14482 15381 15684 15937 16635 16972 17291 17525 17616 17628 18923 19094.

Restanten von den früheren Verloosungen und zwar:

I. Emission.
a) Verloosung vom 2. November 1881: No. 17709 24451 26981 28854.

II. Emission.
a) Verloosung vom 1. Mai 1880: No. 5037 7302.
b) Verloosung vom 2. November 1880: No. 5064 7673 8104 8392 19120.
c) Verloosung vom 2. Mai 1881: No. 2975 3485 3607 5044 6178 9533 10284 11212 12736 13293 16633 19129.
d) Verloosung vom 2. November 1881: No. 388 508 1528 4807 7797 8273 9331 9980 10013 12538 15501 15561 15713 15885 18123.

Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (436)

5. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn - Gesellschaft. Nachdem der Vertrag vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36) durch das Gesetz vom 28. März d. J. (G.-S. S. 21 ff.) die landesherrliche Genehmigung erhalten hat, fordern wir in theilweiser Ausführung des § 9 des erwähnten Vertrages im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. C. der Thüringischen Eisenbahn - Gesellschaft auf, diese Actien vom 1. Juli d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptkasse oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Berlin (Leipzigerplatz No. 17) einzureichen.

Es werden für je acht Actien Lit. C. à 300 *M.* vierprocentige Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 2 700 *M.* unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 *M.* 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 *M.* ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Apoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsregierung ist ferner auf Grund der Bestimmungen im Absatz 2 des § 3 des Gesetzes vom 28. März d. J. bis auf Weiteres bereit, auch eine nicht durch 8 theilbare Anzahl von Actien zu convertiren, und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke der vorbezeichneten vertragsmässigen Verhältnisszahl nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschuss-Betrages durch Baarzahlung bewirkt wird, wobei stets der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuldverschreibungen gewährt, dagegen der Rest nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Staatsanleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Ausserdem wird der in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbare Nominalbetrag, welcher nach Massgabe der obigen Bestimmungen in baar umzurechnen ist, vom 1. Januar 1882 ab mit 4 Procent verzinst.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind die Talons der Actien Lit. C. mit einzuliefern.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. Juli 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interims-Quittung ausgehändigt werden.

Zur Herbeiführung einer thunlichst raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses umfangreichen Geschäfts, sowie insbesondere auch im Interesse der Inhaber der Stammactien Lit. C. empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien sind nebst den dazu gehörigen Talons ebenso wie etwaige darauf bezügliche Briefe direct an unsere Hauptkasse hierselbst oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin — nicht aber unter unserer Adresse — einzusenden.
2. Jede einzelne Sendung ist mit dem vorgeschriebenen Nummernverzeichniss in duplo, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Berlin und Erfurt, als auch von den Billet-Expeditionen grösserer Stationen der Thüringischen Eisenbahnen auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt werden, zu versehen. Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.
3. In dem einen der beiden Nummernverzeichnisse ist die Empfangsquittung auf der dritten Seite ordnungsmässig zu vollziehen, sowie die Werthdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.
4. Falls beabsichtigt wird, einen grösseren Posten von Actien zum Umtausch sowie zur Entgegennahme des baaren Aufgeldes in Erfurt persönlich zu präsentiren, so ist zuvor der Tag und die Stunde für ein solches Geschäft brieflich oder mündlich mit der Hauptkasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (230)

6. Submissionen.

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung von 12000 Stück eichenen Bahnschwellen soll im Submissionswege vergeben werden. Offerten hierauf, denen die unterschriftlich anerkannten Lieferungsbedingungen beigefügt und welche mit der Bezeichnung: „Offerte auf Schwellenlieferung" versehen sein müssen, sind bis zu dem auf

Dienstag, den 5. Decbr. d. Js.
Nachmittags 3 Uhr

anberaumten Submissionstermin anher einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Secretariate zu beziehen. Meiningen, den 3. November 1882. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. (438)

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1883 erforderlichen Werkstatts- und Betriebs-Materialien, namentlich Bancazinn, Blech-und Fass-Nieten, Blei-Plomben, Holzschrauben, Doppelfirniss, Cohäsions- resp. Schmieröl, Brennöl, Russischer Talg, braune Seife, weisse Seife, Schlemmkreide, Stangenkreide weisse, Polsterleinen, Hanfschlauch, Segelleinen II. Qualität, gestreifter Plüsch, Schmirgelleinen, Putzwolle (Spinnabgang), Italienischer Hanf, Bindfaden, Verpackschnur, Plombirschnur, Borax, Waschschwämme, Stearinlichte (6 Stück à $\frac{1}{2}$ kg), Reissbesen, Zündhölzer, Tafeldochte, hohle Dochte, gedrehte Dochte, Fruchtgummi, Waschleder, Kupfervitriol, Telegraphen-Papierrollen mit Holzkern, bauchige Büreau-Lampencylinder und geschnürte Maschinenlaternen-Cylinder, beabsichtigen wir im Submissionswege zu vergeben.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen werden von dem Secretariate der un-

terzeichneten Direction abgegeben. Offerten sind unter Beifügung von Materialproben und einem unterschriftlich anerkannten Exemplar der Lieferungsbedingungen
bis spätestens den 28. Novbr. d. Js. einschliesslich, mit der Aufschrift:
„Offerte auf Werkstatts- und Betriebs-Materialien“
versiegelt und franco an uns einzureichen. Meiningen, den 2. November 1882. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. (437)

Die K. K. priv. **Dux-Bodenbacher Eisenbahn** beabsichtigt die Lieferung ihres Bedarfes an diversen Materialien pro 1883 zu sichern und es werden zu diesem Behufe bei der gefertigten Direction bis zum **1. December l. J.** die diesbezüglichen Preistabellen für die nachfolgenden Materialien entgegengenommen und zwar: 1. **Grubenschienen,** 2. **Oberbau-Kleinmaterialien,** 3. **Geleise-Wechsel** mit gewalzter Unterlagsplatte, 4. **Vegetabilische** und **Mineralöle** (Petroleum, Brennöl, doppelt entsäuertes Rüböl, Mineralschmieröl, Leinöl), 5. **Diverse Beleuchtungs-, Putz-** und **Schmiermaterialien** (Dochte, Pechfackeln, Kerzen, Seife, Putzwolle, Lagerwolle, Juteweg, Putztücher, Wagenschmiere), 6. **Holzkohle,** 7. **Stab-** und **Walzeisen,** 8. **Eisen-, Stahl-** und **Weissblech,** 9. **Eisengusswaaren,** 10. **Stahlwaaren** (Federstahl, Spiralfedern, Werkzeugstahl, Hunteräder), 11. **Diverse Eisenwaaren** (Draht, Geflechte, Ketten, Nägel, Nieten, Splinte, Holzschrauben, Muttern, Mutterschrauben, Drahtstifte), 12. **Farben** und **Lacke,** 13. **Metallwaaren** (Kupfer, Messing, Rothguss, Weissmetall), 14. **Bearbeitete schmiedeiserne Wagenbestandtheile,** 15. **Locomotiv-** und **Wagen-Tyres,** 16. **Bessemerstahl-Siederohre,** 17. **Seilerwaaren** (Hanf, Gurten, Schnüre, Spagat, Stricke, Hanfpackung, Zwirn), 18. **Lederwaaren** und **Baumwollene Riemen,** 19. **Gummiwaaren.**

Die Lieferungsbedingnisse, sowie die ausgefüllten Bedarfstabellen können bei der gefertigten Direction in Teplitz eingesehen, beziehungsweise bezogen werden; bei schriftlichen Anforderungen von Bedarfsausweisen wollen die obigen Artikel deutlich bezeichnet werden. Teplitz, im November 1882. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (433)

Oldenburgische Staatsbahn. Die unterzeichnete Eisenbahn-Direction beabsichtigt ca. 90 t alter ausrangirter, aber grösstentheils noch gut erhaltener Eisenschienen — Oldenburger Profil B — 120 mm hoch, der Mehrzahl nach pr. Stück 7 m lang, ca. 30 kg pro laufenden Meter schwer, zu verkaufen. Reflectirende werden ersucht, schriftliche Offerten bis zum Dienstag, den 14. November d. J., einzureichen. Oldenburg, 1882 October 28. Grossherzogliche Eisenbahn-Direction. (431B&W)

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die auf den Bahnhöfen des diesseitigen Bezirks angesammelten, ausrangirten alten Oberbau- und Baumaterialien, als:
Schienen, Weichenzungen, Kleineisenzeug etc.
sollen im Wege des Meistgebots zum Verkauf gestellt werden.

Kauflustige wollen ihre versiegelten und mit der Aufschrift: „Offerte zum Ankauf alter Materialien“ versehenen Offerten frankirt bis zum 15. November cr. an uns einreichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Reflectanten erfolgen wird. Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Büreau zur Einsichtnahme aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offertenformular auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien von 50 ₰ von unserem Büreauvorsteher Michaelis hier in Empfang genommen werden. Cottbus, den 24. October 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Cottbus. (428 J)

Privat-Anzeigen.

No. 21. Jahrgang 1882. Berlin, am 10. November 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 7. November incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (Insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	2/3	2	Pack	Säcke —	22	1	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
2	Æ	772	1	—	Holzverschlag —	11	2	Bremen	K. E.-D. Hannover	bezett.: Bremen. Bodensturz.
3	A Q	245	1	—	Badewanne —	25	3	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Büren Stat. Gesecke.
4	A R	5277	1	Kiste	? —	95	4	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
5	A S	75	1	„	Eisen- u. Stahlwaaren	27	5	Hagen	„	
6	B	1	1	Collo in Stroh	Eisenwaaren —	20	6	Hannover	K. E.-D. Hannover	beschr. Nienburg.
7	B	2	1	Sack	leere Säcke —	15	7	Laufenburg	Badische	
8	B B	18	1	Kiste	leer —	17,5	8	Duisburg, Rh.	K. E.-D. r. Köln	
9	B M	15310	1	Wagen	Schlackensand —	—	9	Langendreer	K. E.-D. Elberfeld	
10	C A	1904	1	Fass	? —	142	10	B. Gladbach	„	
11	C B u. St	—	4	Pack	24 Obstkörbe —	—	11	Breslau	Oberschlesische	
12	C K	2007	1	Kiste	Glas —	—	12	M. Gladbach	K. E.-D. linksrhein.	
13	C M	—	1	Bund	Flacheisen —	40	13	Konstanz	Badische	
14	C M	1988	1	Korb	gef. Blechflasche —	16	14	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
15	C M	7426 / 7427 / 7428 / 7429	4	Kisten	? —	19 / 19 / 18,5 / 18	15	Berlin L.	„	
16	C R	3428	1	Kiste	gefüllt —	—	16	Venlo	K. E.-D. linksrhein.	
17	C S	1925	1	Ballen	Wolle —	195	17	Köln Gereon	„	
18	D A B	10226	1	Fass	Bier —	75	18	Ruhrort Rhein K. M.	K. E.-D. r. Köln	
19	D C	—	11	—	Bretter —	40	19	Mannheim	Badische	
20	D K	8994	1	Korb	Lack —	26	20	Aachen M.	K. E.-D. Elberfeld	
21	E	—	7 / 1	Colli / Packet	Gewichte —	167,5	21	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
22	E B	2014	1	Kiste	leer —	43	22	Bremen	K. E.-D. Hannover	Bodenrevision.
23	E / W	—	1	Korb	Aepfel —	27	23	Elberfeld D.	K. E.-D. Elberfeld	
24	F	—	2	Tonnen	Heringe —	316	24	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Lagert auf Station VII des Versand-Wasser-schuppens.
25	F F	2969	1	Kiste	leer —	32	25	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Berlin.
26	F K	1792	1	„	leer —	4,5	26	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
27	F & W	1829 / 1830	2	Ballen	Manufacturwaaren —	29	27	Holzwickede	„	
28	G S	33	1	Doppelfass	anscheinend Wein —	147,5	28	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	G S	6100	1	Kiste	Feuerzeug —	20	29	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
30	G S	7673	1	„	Lampentheile —	69	30	Emmerich	K. E.-D. r. Köln	
31	H	—	1	—	Feuertopf —	5	31	Deutzerfeld	„	
32	H	18	1	Pack	4 Körbe —	9	32	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
33	H A	—	1	„	Säcke —	35	33	Neuss	„	
34	H B	7077	1	Kiste	gefüllt —	20	34	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
35	H H	7286	1	„	— —	141	35	Gr. Rambin	K. E.-D. Bromberg	
36	H J d V	1251	1	„	? —	38	36	Kaldenkirchen	K. E.-D. linksrhein.	
37	HR	29	1	„	— —	29	37	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
38	H S	8220	1	Korb	? —	31	38	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Bingen-Magdeb.
39	H T	9 / 11	4 / 8	Pack / „	Tafeln — / „ —	157	39	Halle	„	
40	H W	XV	1	Kiste	? —	52	40	Berlin P.	„	beschr. Insterburg O/Pr.
41	J C	257/61	5	Colli	Eisentheile —	120	41	Bingerbrück	K. E.-D. linksrhein.	
42	J G B	1/4	4	Bunde	Speichen —	54	42	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
43	J P	25169	1	Kiste	— —	—	43	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
44	K	1	1	Sack	Kartoffeln —	75	44	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	beschr. Duisburg.
45	K B	—	11	Bund	Bandeisen —	—	45	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
46	K B	6	1	Fass	Fische —	5,5	46	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Stassfurt.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	K & B	12824	1	Fass	leer	—	24	47	Hochheim	K.E.-D.Frankf.a/M.	alte Bezettelung: Hochheim nach Hagen in Westfal.
48	K S	—	1	Pack	Holzschuhe	—	8	48	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
49	L	3	1	Fässchen	Rollmöpse	—	4	49	Münster	K. E.-D. r. Köln	
50	L	2324	1	Ballen	Papier	—	24,5	50	Holzminden	K. E.-D. Elberfeld	
51	L	2968	1	Fass	?	—	132	51	Siegen	„	
52	L	9626/8	20	Kisten	Streichhölzer	—	—	52	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
53	L & H	1665	1	Kiste	Cigarren	—	105	53	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Trier. Bodenrevision.
54	L M	57	1	Petrol.-Fass	leer	—	34	54	„	„	
55	L M	11253	1	Ballen	—	—	17	55	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
56	M	1	1	—	eis. Brechstange	—	4	56	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
57	M L F	1155	1	Kiste	leer	—	13	57	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
58	M N	—	2	Pack	Papier	—	46	58	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
59	O H	11	1	„	Schruppleinen	—	6	59	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
60	O H	115	1	Ballen	Schrupptücher	—	7	60	Mülheim a/Ruhr	„	
61	R	—	1	Fass	Fische	—	8,5	61	Halle	K. E.-D. Erfurt	
62	R	1	1	Ballen	Hirschleder	—	23	62	Strelitz	Berliner Nordb.	
63	R	10	1	—	Haarbesen	—	0,5	63	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
64	R B C	10135	1	Fass	Bier	—	139	64	Genthin	K.E.-D. Magdeburg	Best.-St. Altenburg Köln.
65	R K	15	1	Sack	Gries	—	25	65	Aachen	K.E.-D. linksrhein.	
66	S	65	1	Ballen	?	—	13	66	Saarbrücken	„	
67	S	1/2	2	„	Häute	—	141	67	Mannheim	Badische	
68	S C	6575	1	Sack	Stärkeabfall	—	50	68	Offenbach	K.E.-D.Frankf a/M.	bez.: Franzensbad-Offenbach.
69	V	10	1	Kiste	geräuch. Fische	—	12	69	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
70	W & C	90613	1	Fass	Branntwein	—	80	70	Aachen	K. E.-D. linksrhein.	
71	W F	81	1	Kiste	?	—	64	71	M.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
72	W S	15796	1	Ballen	Lederriemen	—	58	72	„	„	
73	{ W T ohne }	—	{ 2 2	— —	} Bretter	—	37	73	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
74	Z	—	{ 47 1	Collis Korb }	Gusswaaren	—	—	74	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
75	{ Z M No. 1323 }	100	1	Stück	{ Holz (3 m lang, 0,05 m breit und 0,50 m dick) }		—	75	Kirchhorsten	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke zwischen Stadthagen u. Kirchhorsten gefund.
					B. Colli m. Adressen sign.						
76	{ Bergschloss- Brauerei }	168	1	Fass	leer	—	45	76	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
77	C. Vogel	—	1	„	leer	—	18,5	77	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
78	Elberfeld	318	1	Sack	Kappus	—	43	78	Elberfeld	„	
79	{ E W Bochum }	—	1	Ballen	Reis	—	112	79	Bochum	„	
80	Gebr. D.	30228	1	Kiste	Cigarren	—	58	80	Posen	Oberschlesische	
81	G. Küpper	2445	1	Bierfass	leer	—	37	81	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
82	{ Hamburg- Frankfurt a/M }	295	1	Koffer	Reiseeffecten	—	40	82	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
83	Heilsberg	—	2	$^3/_4$ u. $^3/_8$ Tonn.	leer	—	—	83	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
84	{ J. H. Kürten Avenue Carlotte Anvers }	49	1	Sack	Kleider	—	23,5	84	Aachen T	K. E.-D. Elberfeld	
85	{ Köln linksrh. }	42656	1	Wagen	Kohlen	—	—	85	Dortmund	„	
86	{ Köln rechtsrh. }	43635	1	„	Schlammkohlen	—	—	86	Bochum	„	
87	{ Krafft Auggen }	—	1	Fass	leer	—	26	87	Rheinweiler	Badische	
88	L. Horst	—	1	Kiste	leer	—	45	88	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
89	{ Meitzendorf beschrieben L H }	6254	1	„	leer	—	24	89	Heidelberg	Badische	
90	{ Unsırsat Tilsit }	—	1	Pack	leere Körbe	—	—	90	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
					C. Colli m. Nummern sign.						
91	—	{ 4½ 49 }	2	Collis	Guss	—	20	91	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
92	—	14	1	Collo	Guss	—	15	92	„	„	
93	—	125	1	—	Roster	—	—	93	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	495	2	Collis	1 completter Pflug	—	—	94	Elberfeld	„	
95	—	1991	1	Fass	leer	—	8	95	M.-Gladbach	„	
96	—	{ weiss 4467 }	1	—	Ofenblase	—	6	96	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur – Marke	Signatur – Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					D. Colli mit Figuren sign.					
97	I roth	—	1	—	Dreikanteisen —	35	97	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
98	weisser Strich	—	1	—	schmal. Stck. Gusseisen m. Löchern (wahrschein. eine Pfluganlage	1	98	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
99	III (weiss)	—	1	Collo	Eisentheil —	2,5	99	Bitterfeld	Berlin-Anhalt	
100	weisses ×	—	1	Collo	eis. Treppenroste —	1	100	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
101	△EJ alias P P	1562 alias 1356	1	Kiste	Steuergut —	106	101	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
102	△E	2860	1	Sack	Tabak —	25,5	102	Halle	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Weissensee.
103	△K O.	6119	1	Kiste	? —	96	103	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
104	△W 4768	1	1	Ballen	Baumwollwaaren —	14,5	104	Bromberg	„	
105	◇D.	430	1	Sack	Rohzucker —	101	105	Harburg	K. E.-D. Hannover	
106	◇D.	502	2	Säcke	Rohzucker —	202	106	„	„	
107	♔ F B	—	1	Fass	leer —	32	107	Dortmund W	K. E.-D. r. Köln	
108	△E	79294 79295	1 1	Fass Sack	? — ? —	35 3	108	Wittenberg	Berlin-Anhalt	
					E. Colli ohne Signatur.					
109	—	—	2	—	braun gestrich. Bretter à 3,23 m lg., 12 cm breit, verbunden mit einer Charnierhaspe	—	109	Bergen	K. E.-D. Magdeburg	
110	—	—	1	—	eiserner Brunnen —	90	110	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
111	—	—	1	Ring	Draht —	16	111	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	2	—	Eisenplatten à 1,88 m lang und 0,95 m breit	—	112	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
113	—	—	1	Stange	Flacheisen —	37	113	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	—	1	Sack	Gusswaaren —	5	114	Rheydt	„	
115	—	—	1	Sack	Keile —	—	115	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
116	—	—	1	Sack	2 Eimer Kleider —	8	116	Wesel	K. E.-D. r. Köln	
117	—	—	1	—	Knieofenrohr —	1	117	Emmerich	„	
118	—	—	1	Sack	Knochen —	26,5	118	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
119	—	—	1	—	kleiner hölz. lackirt. Knopf, Verzierung eines Möbels	—	119	Rheda	„	
120	—	—	1	—	gusseis. Kochtopf —	3,5	120	Grevesmühlen	Meckl. Fr.-Franz.	
121	—	—	1	Pack	Körbe —	15	121	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
122	—	—	1	Pack	Körbe —	19	122	B.-Rittershausen	„	
123	—	—	1	—	grauer Koffer mit Schloss und 2 Lederriemen	12	123	Gep.-Exped. Düsseldorf K.M.	K. E.-D. r. Köln	bekl.: Frankfurt-Düsseldorf 291 u. Wien-Frankf. 38.
124	—	—	1	—	alter schwarz. Lederkoffer mit Messingschloss	5	124	Gep.-Exped. Wanne	„	bekl.: Düsseldorf-Käshof-Dortmund.
125	—	—	1	Kiste	gefüllt —	37	125	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
126	—	—	20	Fass	leer —	—	126	Cöthen	Berlin-Anhalt	
127	—	—	1	—	Leiter —	—	127	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
128	—	—	1	—	Maschinentheil —	1	128	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
129	—	—	2	Colli	Maschinentheile —	—	129	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
130	—	—	1 2 22	Mörtelfass Colli Colli	leer Maurergeräthe Gerüsthölzer u. Bretter	307,5	130	Heissen	K. E.-D. r. Köln	
131	—	—	5	—	Ochsenhörner —	3,5	131	Beiseförth	K. E.-D. Elberfeld	
132	—	—	1	—	Ofenrohr unverpackt 529 mm lang	2	132	Frose	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
133	—	—	1	Colli	Ofenrohr	—	6,5	133	Nordhausen	K. E.-D. Frankfurt	
134	—	—	1	Petrol.-Fass	leer	—	32	134	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	Bei 50 leeren Fässern ab Jungbunzlau.
135	—	—	1	Petrol.-Fass	leer	—	32	135	„	„	Bei 70 leeren Fässern ab Mühlhausen i./Th.
136	—	—	2	—	Pläne	—	—	136	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	plomb. Emmerich.
137	—	—	1	—	Privatdecktuch mit Leine		—	137	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
138	—	—	1	Sack	Raps	—	76	138	Breslau	Oberschlesische	
139	—	—	1	Pack	Säcke	—	12	139	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	beschr. Halberstadt.
140	—	—	1	—	Seil	—	—	140	Heidelberg	Badische	
141	—	—	1	—	eiserne Sperrleiste	—	—	141	Markranstedt	K. E.-D. Erfurt	
142	—	—	2	Bund	hölz. Stangen	—	11	142	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
143	—	—	1	—	Thonrohr 0,75 m lang		—	143	Brahnau	K. E.-D. Bromberg	
144	—	—	1	—	Viehgitter	—	—	144	Immigrath	K. E.-D. r. Köln	
145	—	—	1	—	△ Wagenschlüssel	—	—	145	Deutzerfeld	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	F	1	1	Ballen	Hanf	—	149	1	Kassa	Kaschau-Oderberg	von N. Sándec.
2	N S M	341	1	Kiste	?	—	33	2	„	„	
3	S B	—	2	Säcke	Gerste	—	127	3	Oderberg	„	v. M. A. V. Budapest.
4	Bartsch	—	1	Fass	Wein	—	156	4	Igló-Löcse	„	von Tokaj.
5	Heinr. Auer Budapest	—	1	Sack	Raps	—	72	5	Oderberg	„	von Kassa.
6	H. Karwin	—	3	Fass	leer, alt	—	37	6	Teschen	„	von Csácza.
7	Thonet Koritcsán Sz. Miklós	—	2	Pack 3 Stck.	Sesseln	—	14	7	Ruttka	„	von Bisenz.
8	29/1	—	1	Colli	?	--	390	8	Kassa	„	von Selmecbánya.
9	206 Liter	—	1	Fass	leer, alt	—	41	9	Poprád Felka	„	—
10	—	—	1	Stück	Kuhhaut	—	12	10	Várna	„	von Teschen.
11	—	—	10	„	Maschinentheile aus Gusseisen		141	11	Poprád Felka	„	
12	—	—	16	Pack	leere Säcke	—	217	12	Rózsahegy	„	von T. Sz. Mártow.
13	—	—	1	Parthie	Sesselholz	—	375	13	Eperjes	„	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 88. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Kefelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. November 1882.

☛ Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22. ☚

Zur internationalen Conferenz, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Aus dem Schlussprotocoll, datirt Bern, den 21. October 1882.

Die Conferenz in Bern, zu welcher der Schweizerische Bundesrath die Regierungen von Deutschland, Oesterreich, Frankreich, Ungarn und Italien in der Absicht eingeladen hat, eine Verständigung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen zu erzielen, hat in den Sitzungen vom 16., 17., 18. und 19. October cr. die verschiedenen Gegenstände ihres Programms in Berathung genommen und theils durch einstimmige, theils durch Mehrheitsbeschlüsse erledigt.

Die von den genannten Regierungen bezeichneten Delegirten haben als das Ergebniss der Conferenzberathungen Folgendes festgestellt:

Artikel 1. Das Rollmaterial der Eisenbahnen, welches für den internationalen Transitverkehr bestimmt ist, soll denjenigen technischen Bedingungen genügen, welche in den nachfolgenden Paragraphen verzeichnet sind. (Wir haben diese Paragraphen bereits in No. 85 Seite 1082 vollständig zum Abdruck gebracht.) Die darin angegebenen Maximal- und Minimalmasse gelten sowohl für das bereits hergestellte als für das neu zu erstellende Material, unter Vorbehalt jedoch der besonderen in Parenthesen beigefügten Masse, welche für dasjenige Material als zulässig erklärt werden, das in dem Zeitpunkt, in dem diese Bestimmungen in Kraft treten, schon hergestellt ist.

Artikel 2. Das Rollmaterial eines Staates, welches den Bedingungen des vorigen Artikels entspricht und ausserdem sich in gutem Zustande befindet, ist zum freien Verkehr auf dem Landesgebiete der anderen Staaten zugelassen.

Artikel 3. Die Spurweite der Bahngeleise, auf geraden Strecken zwischen den inneren Kanten der Schienenköpfe gemessen, soll nach Ansicht der Mehrheit der Conferenz*) bei den nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen neu zu legenden oder umzubauenden Geleisen im Maximum 1 440 und im Minimum 1435 mm betragen.

Artikel 4. Die Conferenz erklärt es einstimmig für zweckmässig, dass ein allgemeines Maximalprofil für Eisenbahnwagen aufgestellt werde.

Sie hält jedoch zur Erreichung eines befriedigenden Resultates weitere Erhebungen für nothwendig und bittet daher den Bundesrath, die in der Conferenz vertretenen Regierungen zu ersuchen, demselben bis zum 30. April 1883 folgende Materialien mitzutheilen:

*) Frankreich und Italien bildeten die Minderheit.

1. Das Minimalprofil des lichten Raumes, welches sowohl für die freie Strecke als auch für die Bahnhöfe auf den verschiedenen Bahnlinien vorhanden ist.
2. Diejenige Profilerweiterung, welche demnächst durch Beseitigung der bei einzelnen Bahnobjecten bestehenden Einengungen erzielt werden könnte.
3. Das grösste, derzeit in jedem Lande zulässige Ladeprofil. Das Profil soll im Massstab von $^1/_{10}$ gezeichnet und mit allen nöthigen Massangaben versehen sein.

Der Bundesrath wird gebeten, diese Profile entgegenzunehmen, eine vergleichende Darstellung derselben erstellen zu lassen und sodann die Conferenz für Aufstellung eines definitiven Maximalprofils für die Eisenbahnfahrzeuge einzuberufen.

Die Conferenz constatirt vorläufig, dass bis zur Feststellung eines definitiven Profils ein Ladeprofil ohne Hinderniss auf allen Bahnen der in der Conferenz vertretenen Länder verkehren kann, wenn dasselbe in einer Höhe von 1 300 mm über Schienenoberkante eine Breite von 3 000 mm hat und mit einem Halbkreis von 1 500 mm Radius in einer Gesammthöhe von 4 150 mm über Schienenoberkante abschliesst.

Die Conferenz wünscht, dass die Frage einheitlicher Vorschriften, betreffend den Zollverschluss für Eisenbahnwagen, auf dem Wege einer internationalen Vereinbarung der Zollverwaltungen und mit Berücksichtigung der Anforderungen des Eisenbahnverkehrs geregelt werde.

Ferner spricht sie den Wunsch aus, dass die Eisenbahnverwaltungen veranlasst werden, sich über die Annahme eines einheitlichen Schlüssels für die im internationalen Verkehr verwendeten Wagen zu verständigen.

Obschon, wie aus den Conferenzprotocollen hervorgeht, verschiedene in dem vorstehenden Schlussprotocoll verzeichnete Anträge nicht die Zustimmung aller Delegationen erhalten haben, vielmehr in Folge der, einzelnen Delegirten ertheilten Instructionen Einstimmigkeit nicht erzielt werden konnte, haben die Regierungsabgeordneten der Conferenz das vorliegende Protocoll gleichwohl ihren Regierungen mitgetheilt und dieselben ersucht, bis zum 1. Juli 1883 den Schweizerischen Bundesrath die Massnahmen kund zu thun, welche sie für die definitive Annahme der Vereinbarungen zweckdienlich erachten.

Die Namen der Delegirten, welche das Protocoll unterschrieben haben, sind diejenigen von Deutschland, Oesterreich, Frankreich, Ungarn, Italien und der Schweiz und zwar in nachstehender Reihenfolge: Streckert, Kamper, Luuyt, Verderber, Bussi, Dapples.

Beilagen zu den Protocollen über die Verhandlungen der Conferenz bilden:

I. der Schweizerische Entwurf der Normen für Erleichterung des Transits von Rollmaterial vom December 1880;

II. die Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, betreffend die Schweizerischen Vorschläge vom 28. und 29. Juli 1881;

III. Mémoire des chemins de fer français vom 9. Octbr. 1882;

IV. Protocoll (resp. Vorschläge) der Vorconferenz der Italienischen Regierung vom 14. April 1882;

V. Vorschläge der Deutschen Regierung vom October 1882;

VI. Fragenschema, betreffend Festsetzung internationaler Maximalprofile für die Wagen (Vorschlag des Hrn. Director Wagner der K. K. Südbahn-Gesellschaft).

Wir können noch bemerken, dass bei der Beschlussfassung über die im Schlussprotocoll enthaltenen Abmachungen unter 46 Punkten bei 37 derselben Einstimmigkeit erzielt wurde, während die 9 anderen mit Stimmenmehrheit angenommen worden sind.

Da die Aufstellung von Normalmassen nicht acceptirt wurde, so beschloss man Maximal- und Minimalmasse für neu zu beschaffendes Material vorzuschreiben und bei einigen Punkten auch solche für bestehendes Material zuzulassen. Für die Folge dürften sich hiernach Normalmasse mit einem Spielraum nach oben und unten für den grössten Theil der Abmachungen feststellen und auf diese Weise die erforderliche Einheitlichkeit in der Construction der für die Sicherheit wichtigen Theile der Fahrzeuge erreichen lassen.

Die auf der internationalen Conferenz erreichten Erfolge lassen erhoffen, dass bei späteren Berathungen ein allgemeines Maximalprofil für Eisenbahnwagen vereinbart werden wird, wodurch unseres Erachtens einer der wichtigsten Punkte für den internationalen Verkehr Erledigung findet.

Die für die Spurweite in geraden Geleisstrecken angegebenen Maxima und Minima dürften später insofern eine Aenderung erfahren müssen, als für die gerade Linie nur das festgesetzte Minimalmass von 1 435 mm als Norm angenommen und für die Spurweite in Curven ein grösseres Mass als Maximum fixirt wird. Es wird sich dies erreichen lassen, da, soweit bekannt, diejenigen Länder, welche eine Spurweite bis zu 1 450 mm haben, eine Verbreiterung derselben in Curven nicht vorschreiben.

Die grosse Wichtigkeit dieser Abmachungen für die Sicherheit auf den Eisenbahnen wird Jeder anerkennen, welcher die Gefahren zu beurtheilen versteht, welche mit dem Eisenbahnbetrieb verbunden sind. Diese in aller Stille in Bern verlaufene Conferenz hat einen bei Weitem grösseren Werth für das Wohl der Menschheit, als die meisten der unter grossen Vorbereitungen in den öffentlichen politischen Blättern besprochenen internationalen Conferenzen.

Gleichnamige Stationen.

Je mehr das Eisenbahnnetz Deutschlands sich ausbreitet und je mehr Eisenbahn- und Postverkehr den Nerv unseres Verkehrslebens bilden, desto mehr macht sich ein früher unter einfacheren, meist in den Grenzen der engeren Vaterländer sich abspinnenden Verkehrsverhältnissen kaum beachteter Uebelstand bemerkbar. Es ist dieser das vielfache Vorkommen gleicher oder fast gleicher Ortsnamen. Jeder Post- und Eisenbahn-Expeditionsbeamte wird ein langes Klagelied von unbestellbaren und verschleppten Sendungen und von ihm und dem Publikum daraus erwachsenen Unannehmlichkeiten singen können.

„Herrn Julius Schulze, Neustadt" . . was soll man mit solchem Briefe oder Frachtbriefe machen? Der Annahmebeamte hat leider den Aufgeber im Drange der Geschäfte zur Vervollständigung aufzufordern unterlassen und kann ihn nicht mehr ermitteln und es giebt ja nur 22 Eisenbahnstationen, welche den schönen und bezeichnenden Namen „Neustadt" führen, davon sogar zwei, welche auch a. D. heissen (an der Dosse und an der Donau). Ferner „Rothenburg, Rotenburg, Rottenburg (5), Kempen, Kempten (5), Hermsdorf (5), Friedrichsberg, -hof, -thal, -hütte (9), Friedland (5), Auerbach (4), Bärwalde und Bärenwalde" u. s. w., u. s. w. Dabei sind die vielen gleichnamigen Orte, die nicht Eisenbahnstationen sind und nur dem Postbeamten Kummer machen, noch gar nicht mitgezählt.

Man hat aus anderen Rücksichten einer erheblichen Anzahl von Städten und Dörfern ihre Polnischen Namen genommen und ihnen neue Deutsche gegeben, welche sich im Verkehr rasch eingebürgert haben. Sollte nicht jetzt, wo einestheils neue Ortschaften in Deutschland wohl nur selten noch entstehen, andererseits durch Eröffnung neuer Strecken fast täglich neue „gleichnamige Stationen" dem Verkehr zugeführt werden, der Moment gegeben sein, um systematisch mit Namensänderungen, mindestens für die Stationen, wenn nicht für die Ortschaften selbst, vorzugehen.

Die ihrer Vollendung entgegengehende Einheit der Deutschen Eisenbahnverwaltung und die vollzogene Einheit des Reiches müssten ein solches Vorgehen relativ leicht erscheinen lassen.

Zum Mindesten könnte das Ministerium verhindern, dass neue Strecken das Verzeichniss gleichnamiger Stationen fürder bereichern. F.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Wagenparkverzeichnisse. Die zu No. XII der Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung gefassten Beschlüsse sind bekanntlich perfect geworden. Nach diesen Beschlüssen sollen 1. die Verzeichnisse der Güterwagen der Vereinsverwaltungen nicht mehr von den Verwaltungen selbst, sondern von der geschäftsführenden Direction des Vereins in gleicher Weise hergestellt und vertheilt werden, wie dies in Betreff der Vereinskilometerzeiger geschieht, denen die Wagenparkverzeichnisse auch in Betreff des Formats entsprechen sollen; 2. die qu. Verzeichnisse Angaben für sämmtliche Rubriken des von der Generalversammlung genehmigten Schema's enthalten, es soll jedoch die Aufnahme noch anderer Daten unter der Voraussetzung gestattet sein, dass der Kopf für sämmtliche Rubriken den Raum einer Seite nicht überschreitet; 3. die Beschlüsse unter No. 1 und 2 vorläufig nur auf die von dem Zeitpunkte ihres Perfectwerdens an zur Ausgabe kommenden, nach Ablauf von drei Jahren aber auf alle Verzeichnisse Anwendung finden.

Die geschäftsführende Direction hat nun ein unter Zugrundelegung der Generalversammlungs-Beschlüsse aufgestelltes Formular allen Vereinsverwaltungen unter dem Ersuchen mitgetheilt, die in Zukunft nothwendig werdenden Neuausgaben der Verzeichnisse ihrer Güterwagen (und in gleicher Weise auch die Nachträge zu diesen Verzeichnissen) ihr im Manuscript übersenden zu wollen, worauf die geschäftsführende Direction die Drucklegung veranlassen wird.

Die Verzeichnisse werden die gleichen Nummern wie die Kilometerzeiger der betreffenden Bahnen erhalten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction ist der I. Nachtrag zu No. 5, der II. Nachtrag zu No. 30, der III. Nachtrag zu No. 13 und zu No. 83 und der XI. Nachtrag zu der Sammlung von Kilometerzeigern vertheilt worden. Der I. Nachtrag zu Nr. 30 und der I. und II. Nachtrag zu No. 13 werden cassirt.

Ueber Eisenbahn-Strecken-Signale

hielt Telegraphen-Vorstand Krämer der Franz-Josefbahn im Club Oesterreichischer Eisenbahn-Beamten einen Vortrag. Die 4 Schaltungsschemata für Glocken-Signal-Linien und zwar: 1. auf Arbeitsstrom mit Inductoren, 2. auf Ruhestrom, 3. auf Gegenstrom, 4. combinirt auf Ruhe- und Arbeitsstrom, wurden bezüglich ihrer Unterschiede, Vortheile und Nachtheile erörtert, und scheint der Ruhestrom-Schaltung der Vorzug zu gebühren, da sie die Möglichkeit bietet, bei sicherem Betrieb eine, jedem Bedürfniss entsprechende noch so grosse Anzahl von Signalangriffen aufzudrücken; der Gegenstrom-Schaltung haften noch Mängel an. Sehr eingehend wurde die combinirte Schaltung auf Ruhe- und Arbeitsstrom behandelt, wie sie kürzlich bei der St. Gotthardbahn activirt worden ist. Der Französische Minister für öffentliche Arbeiten habe im „Journal officiell" dd. 29. Januar 1882 anerkannt, dass die Oesterreichischen Glocken allen andern durchlaufenden Strecken-Signalen entschieden vorzuziehen sind, und die Einführung solcher Glocken den Französischen Bahnen empfohlen. Dann wurde die Frage, wie die Glockensignalisirung durchgeführt werden soll, umständlich erörtert. Redner bespricht hierauf die Signaltaubheit und schliesst sich der Ansicht Kohlfürst's vollinhaltlich an, dass es überflüssig und unpraktisch sei, regelmässig verkehrenden Zügen das Glocken-Signal vorauszusenden; nur verspätete und aussergewöhnliche Züge sollten durch die Glocken-Signale den Wächtern avisirt werden. Es sei nunmehr auf die Vereinfachung des Eisenbahn-Signalwesens hinzuarbeiten; an dieser Aufgabe werde übrigens allseitig mit Erfolg gearbeitet. Redner erklärte trotz seines Rufes als enragirter Elektricker, dass bei diesen Vereinfachungen die Elektricität mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt und durch mechanische Vorrichtungen ersetzt werden solle, nachdem bei denselben der Störungs-Coëfficient entschieden und unter allen Verhältnissen kleiner als bei elektrischen Einrichtungen ist. Dieser, mit voller Beherrschung des Stoffes gehaltene Vortrag wurde mit reichem wohlverdienten Beifall belohnt.

Neue Durchgangsbahnen in Nordamerika.

Nach und nach kommen nun jetzt die durch die riesige Bauthätigkeit der letzten Jahre geschaffenen neuen Bahnlinien in Amerika in Betrieb und der Zeitpunkt rückt immer näher, zu welchem dieselben den Kampf um ihre Existenz mit den älteren concurrirenden Linien in vollem Masse aufzunehmen haben. Denselben zu verfolgen, gewährt nach verschiedenen Richtungen hin grosses Interesse, besonders in Betreff der wichtigsten westöstlichen Durchgangslinien. Wir geben daher, nach der „Railr. Gaz.", vorläufig einige Notizen über mehrere neue Strecken.

Die noch im Bau begriffenen zwei neuen Bahnen von Newyork nach Buffalo und von da nach Chicago, welche demnächst Trunk- (Durchgangs-) Linien bilden werden, führen durch Landstriche voll von Eisenbahnen und sogar fast durchweg dicht entlang an bestehenden Strecken, so dass die meisten ihrer Localstationen an denselben Städten, oder wie die Stationen ihrer Concurrentinnen, oder nur wenige Meilen davon ab, sich befinden werden. Die binnen wenigen Wochen bis Buffalo in Betrieb kommende Newyork, Lackawanna und Western Bahn — Fortsetzung der Delaware, Lackawanna und Western Bahn — läuft auf der 200 Meilen (Engl.) langen Strecke Binghamton-Buffalo kaum irgendwo mehr als 3—4 Meilen von der Erie Bahn entfernt; die Newyork, West Shore und Buffalo ist eben so nahe der Newyork Central und Hudson River Bahn auf dem ganzen Wege von Newyork nach Buffalo und fast der gesammte Localverkehr der neuen Bahn muss von Plätzen kommen, welche jetzt von letzterer Bahn bedient werden; die Newyork, Chicago und St. Louis Bahn, welche für den Güterverkehr am 15. October cr. eröffnet werden soll, läuft beinahe dicht neben der Lake Shore Bahn auf den 183 Meilen von Buffalo nach Cleveland, nahe derselben auf einer ferneren Länge von 75 Meilen; auf dem ganzen Wege durch Indiania ist sie nur einige Meilen von der Fort Wayne Bahn entfernt und nur wenig weiter ab von der neuen Chicago und Atlantic Bahn.

Die Entfernung von Newyork nach Buffalo auf der neuen Strecke der Delaware, Lackawanna und Western Bahn wird 414 Meilen sein, gegen 423 Meilen der Erie Bahn. Erstere ist demnach die kürzeste, dabei die am meisten pittoreske Route zwischen den genannten Städten und hat den grossen Vorzug der Benutzung der ausgedehnten Stationsländereien der alten Gesellschaft im Hafen von Newyork und den noch grösseren des bedeutenden Kohlenverkehrs, welchen die alte Gesellschaft beherrscht und als Rückfracht für die vom Westen kommenden Getreide- und Viehladungen darbringt.

Die Newyork, West Shore und Buffalo Bahn ist mehr als eine bisher gebaute als eine Parallelbahn zu bezeichnen. Von Newyork bis Albany trennt sie nur der Hudson Fluss von der Newyork Central und Hudson River Bahn; von Albany bis Buffalo ist dagegen zwischen Beiden kein so ansehnliches Hinderniss. Beide Bahnen werden mit einander auf fast jeder ihrer Stationen concurriren und die neue Bahn wird die Gelegenheit haben, den enormen Personenverkehr der „Central" mit dieser zu theilen. Es giebt kaum irgendwo anders eine solche Verkehrsquelle; aber der Werth ist nicht im Verhältniss zum Umfang. Der Hudson bietet zwischen Newyork und Albany das billigste aller Transportmittel und zieht daher einen bedeutenden Theil des Personen- und Güterverkehrs an sich; zwischen Albany und Buffalo beeinträchtigt der Canal die Local- wie Durchgangsfrachten. Ist hiernach schon jeder diese Gegenden durchziehenden Bahn ein enormer Verkehr zu ihrer Erhaltung nöthig, so ist dies um so mehr der Fall bei der „Western Shore", welche auf 425 Meilen 50 Millionen Dollar 5 pCt. Obligationen = 117 650 D. pro Meile (gegen 43 500 D. der „Central") und 40 Millionen Dollar Actien, also Beides zusammen 211 765 D. pro Meile ausgegeben hat, gegen 175 000 D. der „Central".

Die Ausführung dieser neuen, allerdings erst in etwa Jahresfrist in Betrieb kommenden Bahn ist in jeder Beziehung vortrefflich, sie wird daher zur Bewältigung eines grossen Verkehrs bereit und geeignet sein und eine gefährliche Rivalin ihrer Concurrentinnen werden, ganz besonders der Newyork Central.

Alles, was die neuen Bahnen erreichen werden, kann nur auf Kosten der älteren Parallelbahnen geschehen, besonders derjenigen, mit denen sie auch den Localverkehr zu theilen haben. Dabei ist nicht ausser Acht zu lassen, dass auf den in Betracht kommenden drei bestehenden grossen Durchgangsbahnen (Pennsylvania Bahn, Newyork Central etc. Bahn, Erie Bahn) im Jahre 1881 im Vergleich zu 1872 bei einer durchschnittlichen Zunahme des Personenverkehrs um 19 pCt. und des Güterverkehrs um 131 pCt. die Nettoerträge doch nur um 46 pCt. gestiegen sind.

Wir werden später öfter Veranlassung haben, auf den Verlauf des bevorstehenden Kampfes zurückzukommen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 6. November 1882. (Eisenbahnrath und Tarifenquête. Orientalische Bahnen. Personenverkehr. Nordwestbahn-Streit. Klostergrab-Mulde. Wiener Stadtbahn. Franz-Josef bahn. Elbe-Umschlag. Graz-Köflach. Oberstgerichtliche Entscheidung. Ungarische Betriebseinnahmen und Verstaatlichung. Fahrzeuge-Propulsion. Patentgesetze. Börsenbericht.)

Ueber das Verhältniss der Eisenbahnrathsbeschlüsse zur Eisenbahnenquête schreibt das offiziöse „Fr. Bl." Folgendes: „Der einheitliche Gütertarif für die im Staatsbahnbetrieb stehenden Linien dürfte, da sich ja die Direction für Staatseisenbahnbetrieb mit den Anschauungen des Eisenbahnrathes als in vollem Einklang befindlich erklärt hat, nunmehr sehr bald in Wirksamkeit treten. Mit diesen Beschlüssen wären eigentlich die Ergebnisse der Eisenbahntarifenquête im Voraus escomptirt worden, denn die Beschlüsse bezüglich der Höhe der Tarife und der Art der Classification der Güter bekunden das Mass dessen, was der Staat im Interesse des verfrachtenden Publikums als nöthig erkennt und andererseits als den Interessen der Eisenbahnen als Gewerbsunternehmungen für nicht abträglich hält. Hiermit ist der Eisenbahntarifenquête ihre Directive gegeben, da dieselbe einerseits ihre Wünsche doch als erreichbare promulgiren will, also bereits weiss, wie weit sie gehen darf, andererseits die ganz bedeutenden Frachtermässigungen des neuen Gütertarifs von den in der Tarifenquête vertretenen Interessenten nach jeder Richtung hin benutzt werden. Es sind auch factisch einige bereits vollendete Referate der Umarbeitung zu unterziehen gewesen, um jenen Benevolentien des neuen Gütertarifs gerecht zu werden. Die der Tarifenquête gegebene Directive kann aber nicht als allgemein und für alle localen Verhältnisse anwendbar erscheinen, und dieselben billigen Rücksichten, welche der Staatseisenbahnrath über Anregung des Montanvereins in Bezug auf die localen Verhältnisse der alpenländischen Montanindustrie walten zu lassen für nöthig hielt, werden seitens der Enquête für andere ähnliche Districte in Vorschlag gebracht werden müssen. Die weitere Arbeit der Tarifenquête dürfte daher durch die des Staatseisenbahnraths wohl präcisirt, aber nicht überholt worden sein." (Wir verweisen auf den Artikel: „Der neue Gütertarif der westlichen Staatsbahnen" in No. 86 Seite 1094.)

Rücksichtlich der Enquêteverhandlungen selbst ist noch nachzutragen, dass in allen Comités sich die Beschwerden gegen Classification, Betriebsreglement, Refactien, Cartelle etc. wiederholen, dass bei der Borkeenquête Centralinspector Dietzschold (Nordbahn) gelegentlich der Verhandlung über Cartelle und Refactien für die Beibehaltung dieser Institutionen in die Discussion mit der Betonung eingriff, dass die Eisenbahncartelle im Wesentlichen die Hintanhaltung der „wilden Concurrenz" bezwecken und dem verfrachtenden Publikum nicht zum Nachtheile gereichen. Der Bericht des Mehlcomités constatirt, dass die Oesterreichischen Mühlen in Bezug auf die Tarife gegen die Ungarischen, sowie selbst gegen die Deutschen Mühlen derart benachtheiligt sind, dass ein Theil derselben zur Betriebseinstellung gezwungen ist. Es wird beispielsweise angeführt, dass Wien-Triest und Budapest-Triest den gleichen Frachtsatz haben, obwohl die Strecke Wien-Triest um 65 km kürzer ist. Im gleichen Verhältnisse wie Wien sind aber alle anderen Orte Oesterreichs, seien es Städte oder Nebenstationen, gegen Ungarn im Nachtheile. Aber nicht nur gegen Ungarn, sondern auch gegen das Ausland, namentlich gegen Deutschland, Russland und Rumänien sind die Oesterreichischen Mühlen durch die Tarife der Oesterreichischen Bahnen benachtheiligt, nachdem Ungarisches resp. Russisches Getreide zu niederen Frachtsätzen nach Deutschland über Oesterreichische Bahnen geht, als das aus demselben vermahlene Mehl Oesterreichischer Mühlen. Das Mineralkohlencomité kritisirt den Gütertarif der westlichen Staatsbahnen: Während derselbe den Local-Frachtenverkehr stiefmütterlich behandle, begünstige er in einem noch nie dagewesenen Masse den nur auf weitere Transportdistanzen sich bewegenden Frachtenverkehr. Eine Hebung des Local-Frachtenverkehrs stünde nur dann zu erwarten, wenn die gegenwärtig für nahe und weite Transportstrecken ungerechtfertigt grossen Frachttarif-Differenzen modificirt werden und wenn eine gänzliche Auflassung der diesen Verkehr in hohem, weitaus grösserem Masse als den Transitverkehr belastenden Manipulationsgebühr, welche noch vor dem Jahre 1870 weder bei der Kaiserin Elisabethbahn noch bei der Kronprinz Rudolfbahn für Kohlen, Erze etc. bestanden habe, erfolge.

Ueber das Stadium, in welchem sich die Orientalischen Bahnen gegenwärtig befinden, wurde von der Regierung die Interpellation eines Delegirten wie folgt beantwortet: Wie bekannt, hat der Berliner Congress die Regelung der Eisenbahnfrage vier Staaten überlassen. Im Jahre 1881 ist die Conférence à quatre zusammengetreten. Das Resultat der damaligen Verhandlungen war, dass die Pforte die Linie in der Richtung nach Konstantinopel acceptirte, die Verbindung der Serbischen Bahnen über Mitrowitza-Salonichi jedoch nicht annehmen wollte. Seither wurden neue Verhandlungen eingeleitet, bis endlich die Pforte auch diese Linie acceptirte. (Redner verliest die hierauf bezügliche Declaration der Pforte.) Die Conférence à quatre hat im Februar und März laufenden Jahres ihre Berathungen fortgesetzt und ein Project festgestellt, gegen welches die Pforte nur hinsichtlich des dritten Punktes sich reservirt. Dieses Project besagt: 1. dass die Société des chemins de fer jedem Punkte der Convention sich unterwerfe; 2. dass gleichzeitig mit der Linie Mitrowitza-Salonichi die Flügelbahn Jamboli gebaut werde; 3. dass Vranja nicht mehr als Anschlusspunkt erwähnt werde. Seither sind die Wirren in Egypten eingetreten und die Verhandlungen ruhen. Redner hofft, dass durch die Erfüllung der erwähnten Wünsche der Pforte auch diese Angelegenheit bald erledigt sein werde.

Die Hebung des Personenverkehrs durch Trennung der Personenbeförderung von der Frachtenbeförderung und die

damit im Zusammenhange stehende Einführung von Secundärzügen wurde von der Oesterreichischen Generalinspection den Bahnverwaltungen empfohlen. Einige derselben haben damit schon bedeutende Erfolge erzielt, welche für die Richtigkeit dieses Princips wohl in beredter Weise sprechen. Wenn auch derlei Massnahmen in Anbetracht unserer oft ganz eigenartigen Verhältnisse und oft sehr verschiedenen Verkehrsbedürfnisse nicht allgemein und unbedingt nach der Schablone zur Anwendung gelangen können, so ist es doch feststehend, dass die mit der Durchführung des Principes der Trennung des Personen- vom Güterverkehre verbundenen, bereits practisch erwiesenen Vortheile seitens unserer Bahnverwaltungen noch nicht die volle und gebührende Würdigung finden. Worin diese Vortheile bestehen, lässt sich selbst für das grosse Publikum in leichtfasslicher Weise und in aller Kürze überzeugend darlegen. Vor Allem wird die Möglichkeit geboten, den Bedürfnissen des Localverkehres ohne grosse materielle Opfer Rechnung zu tragen. Die Steigerung des Personenverkehrs kann an sehr vielen Orten durch Errichtung von Haltestellen ohne grosse Kosten erzielt werden; ausserdem ist zu berücksichtigen, dass bei dem dermaligen Systeme der gemischten Züge und der Güterzüge mit Personenbeförderung die Leistungsfähigkeit der Maschine für den Frachtentransport oft gar nicht, manchmal nur in äusserst geringem Masse ausgenützt wird. Durch Einführung von Secundärzügen oder, wo es angemessener erscheint, von Omnibuszügen wird weiters sowohl das rollende Material als auch der Oberbau in geringerem Masse in Anspruch genommen, da durch den Wegfall des Personenverkehrs die Lastzüge, respective die Lastwagen eine bedeutend grössere Ausnützung erfahren können.

In Angelegenheit des Tarifconflictes der Nordwestbahn mit den Preussischen Staatsbahnen nehmen die Verhandlungen der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen einen erfreulichen Verlauf. Die Nordwestbahn hat sich bereit erklärt, der Forderung der Ungarischen Staatsbahnen bezüglich der Aufhebung der Begünstigungen für den Korneuburger Umschlagplatz zu entsprechen, wogegen diese der Nordwestbahn einen grösseren Antheil am Ungarischen Verkehre bewilligen sollen. Den Preussischen Staatsbahnen wird folgender Vorschlag gemacht werden: Die Oesterreichischen Bahnen sind bereit, die Elbetarife um durchschnittlich 10 pCt. zu erhöhen, wogegen die Preussischen Bahnen sich verpflichten, statt der bisherigen Localtarife Ausnahmetarife für den directen Verkehr zu erstellen. (Nach Mittheilung hiesiger Blätter findet am 12. d. Mts. in Berlin eine Conferenz der Preussischen Bahnen statt, deren Vertreter sich sodann behufs Verhandlungen mit den Oesterreichischen Bahnen nach Wien begeben werden. Die Red.)

Wegen Erneuerung der Concession Klostergrab-Mulde, welche vom Handelsministerium für erloschen erklärt wurde, fanden bei demselben Verhandlungen mit den Delegirten der Prag-Duxer Bahn statt. Die neue Concession wird auf Grund des Localbahngesetzes erfolgen. Für den Ausbau der Strecke Klostergrab-Mulde interessiren sich insbesondere die benachbarten Kohlenwerksbesitzer und die Städte Laun und Brüx.

Die Entscheidung in der Wiener Stadtbahnfrage ist regierungsseitig bis zur Uebergabe des dem Gemeinderathe aufgetragenen Gutachtens über die Wienflussregulirung und Verbindung derselben mit der Anlage einer Stadtbahn vertagt worden. Die Unternehmung der Wiener Gürtelbahn Fogerty und Bunten hält nach wie vor ihre Offerte aufrecht und soll auch zu den bevorstehenden Verhandlungen, welche auf Grund des bei der Commune ausgearbeiteten Projectes eröffnet werden, herangezogen werden.

Rücksichtlich der Verstaatlichung der Franz-Josef Bahn konnte der Verwaltungsrath der handelsministeriellen Einladung, Delegirte zu den Verhandlungen mit den Vertretern des Ministeriums zu wählen, deshalb noch nicht entsprechen, weil man erst eine Klärung der Ansichten innerhalb des Verwaltungsrathes anbahnen wollte. Es konnte daher auch die Jahresrente nicht beziffert werden, welche die Verwaltungsräthe für die Actionäre zu beanspruchen gedenken. Ueber die beantragte Anwendung der seinerzeitigen Vereinbarungen der Westbahn mit der Regierung wird wohl das Studium derselben veranlasst; aber die Verhältnisse liegen doch anders, nachdem insbesondere bei der Franz-Josef Bahn nicht die ungeheure Anzahl von Couponsprocessen besteht, um derentwillen der Staat nur den Betrieb und nicht das Eigenthum der Westbahn übernahm und deren Gesellschaft aufrecht erhalten wurde.

Im Elbeumschlagsverkehre zwischen Iglau und Dresden-Elbequai gelangte für Zündhölzchensendungen von 5 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hierfür ein ermässigter Satz von 2,43 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Für Petroleumsendungen von 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hierfür von Dresden-Elbequai nach Wien (Oesterreichische Nordwestbahn, Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kaiser Franz-Josef-Bahn) ist ein ermässigter Satz von 2,27 ℳ pro 100 kg in Kraft getreten.

Die Angriffe gegen die Verwaltung der Graz-Köflacher Bahn, deren wir jüngst erwähnt haben, wurden durch folgende in deren hierüber veröffentlichten Denkschrift enthaltenen Nachweise zurückgewiesen, indem ausgeführt wird, dass 1. der Kohlenvorrath in deren Reviere selbst bei einer gegen heute noch sehr gesteigerten Production auf mindestens 120 Jahre hinreiche; 2. dass die Werke allein genug Kohle haben, um selbst einen bedeutend gesteigerten Bedarf durch mehr als 100 Jahre zu decken; 3. dass sich das Kohlenvermögen seit 1878 nicht nur nicht vermindert. sondern wesentlich gesteigert habe; 4. dass bei der Aufstellung dieser Bilanzen und Abschreibungen nicht blos den strengsten Anforderungen an Richtigkeit, sondern auch der weitgehendsten Vorsicht Rechnung getragen wurde; 5. dass die Securität für die Prioritäten sowohl buchmässig als — was weit mehr sagen will — reell eine weit höhere sei, als sie jemals war.

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes v. 6. December 1881 ist die Eisenbahn wegen Ablieferung eines Gutes an eine unrichtige Adresse nur für den Schaden haftbar, welcher mit Nothwendigkeit aus ihrem Vergehen entstanden ist. Hat nämlich, wie in dem betreffenden Falle, der von dem vorgefallenen Irrthum verständigte Absender nicht nach 7 Monaten über die Sendung disponirt, so kann er in Folge dieser Sorglosigkeit nicht die Bahn dafür in Anspruch nehmen, dass seiner Disposition nicht mehr entsprochen werden kann.

Der lebhafte Getreideexport macht sich auch in den Einnahmsausweisen der Ungarischen Eisenbahnen bemerkbar; im Monate September haben sämmtliche Bahnen, mit Ausnahme der Mohács-Fünfkirchener Bahn, mehr oder minder bedeutende Mehreinnahmen erzielt.

Die Verstaatlichung der Alföld-Fiumaner Bahn aus Anlass der Essegger Katastrophe (welche einen Competenzstreit zwischen dem Ungarischen und Croatischen Gerichte veranlasste) wird zwar colportirt, doch ist nicht daran zu glauben, nachdem die Regierung sich von weiteren Eisenbahn-Investitionen im Jahre 1883 fernhalten will und auch muss.

Ueber die Propulsion nautischer und aëronautischer Fahrzeuge sprach Ingenieur Lippert im Ingenieur- und Architektenverein. Jede Verbesserung der Transportmechanik auf den Zufahrtsstrassen der Eisenbahnen bedeutet eine Stärkung ihres Verkehrs. Unsere gewöhnliche Dampfschiffform ist die dem Segler nachgebildete eines Wasserpfluges, welcher die Wogen symetrisch aus einander drängt und mit scharfem Kiel tief im Wasser pflügt. Die kiellosen Schiffe und besonders die flachen Amerikanischen Dampfer, welche eine Combination des archimedischen Princips mit dem dynamischen Princip vereinigen, reduciren bereits einen Theil der Transportaufgabe. Diese lässt sich noch weiter dadurch reduciren, dass dem Schiffe eine rollende oder wälzende Bewegung wie auf der festen Erdbahn verliehen wird. Die bisherige Form der Schiffe consumire 70 pCt. der Motorenarbeit; es lassen sich daher ⅔ der heutigen Maschinengrösse und Feuerungskosten ersparen, was Redner durch sorgfältig ausgeführte Constructionszeichnungen zu beweisen versucht. Es muss daher auf diese in der Zeitschrift des genannten Vereins erscheinenden Zeichnungen verwiesen werden. Verhielt sich die Zuhörerschaft schon bezüglich dieser Zukunftsaussichten ungläubig, so wuchs der Unglaube vollends bei der lockenden Perspective, welche der Redner für die Luftstrassen eröffnete; nach seiner Ansicht wäre das Problem der Luftschifffahrt der Lösung nahe, welche zwar nicht den Bahnverkehr vernichten, aber doch ziemlich einschränken werde. (Wir können diesen Glauben wohl als Chimäre bezeichnen.)

Ueber das Patentgesetz hielt Advocat Kastner einen sehr anregenden Vortrag im Eisenbahnclub. Dasselbe liege dem Eisenbahnfachmann nicht so fern, denn er habe mit zahlreichen Gegenständen zu thun, welche den Patentschutz geniessen oder genossen haben. Mit Ausnahme der Schweiz werden in allen civilisirten Staaten zur Förderung der Industrie Patente oder Privilegien ertheilt. Die Mängel und Vorzüge der verschiedenen Patentgesetze wurden umständlich dargelegt und die Systeme der betr. Gesetze insofern solche nach dem Anmeldungs-, Vorprüfungs-, Aufgebots- oder sog. gemischten Verfahren entstanden sind, wurden in juristisch scharfer Weise durch Beispiele aus der Praxis illustrirt. Oesterreich bietet zwar einen raschen Patentschutz, ermögliche aber den Missbrauch und die Chikane; Deutschland gehe dagegen bedächtiger vor, sei aber in der leichtern Durchführbarkeit der Schadenprocesse viel vortheilhafter. Der Vortragende tritt entschieden für den Bestand des Ausübungs- und Licenzzwanges ein. Der Clubpräsident, Kaiserl. Rath. Dr. Liharzik, dankt ihm auch mit Recht für die so klare Auseinandersetzung der Geheimnisse und Irrwege des Patentverfahrens.

Die Geldknappheit der verflossenen Woche übte auch auf die Bahneffecten eine retardirende Wirkung. In Folge der Reportschwierigkeiten zog sich die Speculation zurück; dies spiegelte sich auch in dem wechselnden Course der vom Auslande beeinflussten Titres der Elbethal (228,75), Carl-Ludwig (311,75) und Südbahn (139,50) ab, welche zuletzt kleine Avancen zeigen. Staatsbahn hob sich von 343,25 auf 345,50 in Folge des stetigen Exportes und des fast als perfect zu bezeichnenden Ausgleiches mit beiden Regierungen. In Prioritäten war fast gar kein Geschäft.

Braunschweigische Eisenbahnen.

—tz. **(Geschäftsbericht pro 1881.)** Der Betrieb erstreckte sich — wie im Vorjahre — auf die 344,98 km langen Braunschweigischen Eisenbahnen und die 12,80 km lange Preussische Strecke von Vienenburg nach Goslar. An Transportmitteln waren vorhanden: 150 Locomotiven, 220 Personenwagen, 859 bedeckte und 1 373 offene Güterwagen.

Im Jahre 1881 haben die Locomotiven 2 376 659 Nutzkm zurückgelegt.

Die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres waren ungünstige; der Personenverkehr ergab zwar eine Verkehrssteigerung um 3 007 644 Personenkm = 4,75 pCt., dagegen verminderte sich das transportirte Güterquantum um 10,74 pCt. des zurückgelegten Weges. In Folge dessen sind die Einnahmen um 455 020 *M.* = 4,54 pCt. hinter denen des Vorjahres zurückgeblieben, während sich die Betriebsausgaben nur um 139 619 *M.* = 2,77 pCt. verminderten.

Es wurden befördert: 33 187 Personen in der I., 483 290 in der II., 1 512 247 in der III. und 492 037 in der IV. Wagenclasse, sowie 67 417 Militärs, zusammen 2 583 178 Personen auf eine Entfernung von 66 388 386 km und einer Einnahme von 2 427 207 *M.* Pro Kilometer Betriebslänge kommen 187 771 Personenkm und 6 865 *M.* Einnahme. Im Personenverkehre wurden ferner befördert: 9 921 t Gepäck mit einer Einnahme von 62 474 *M.* und 3 344 Hunde mit 1 774 *M.* Einnahme.

Im Güterverkehre kamen zur Beförderung: 10 483 t Eil-, 2 326 017 t Stück- und Frachtgüter, 1 394 t Postgüter, 433 t Militärgüter, 18 559 t Vieh- und 35 022 t frachtpflichtiges Dienstgut, zusammen 2 391 908 t auf eine Entfernung von 156 550 923 km und einer Einnahme von 6 801 631 *M.* Auf einen Kilometer Betriebslänge entfallen hiernach 437 562 Tonnenkm und 19 011 *M.* Einnahme. Einschliesslich der Nebenerträge haben die Einnahmen betragen: aus dem Personen- und Gepäckverkehre 2 491 630 *M.* und aus dem Güterverkehre 6 897 063 *M.*, aus sonstigen Quellen sind 980 118 *M.* vereinnahmt, so dass die Gesammteinnahme 10 368 811 *M.* beträgt.

Die Ausgaben haben betragen: an Besoldungen 1 888 513 *M.*, an anderen persönlichen Ausgaben 758 702 *M.*, an sachlichen Ausgaben 330 557 *M.*, Kosten der Unterhaltung 693 310 *M.*, Kosten des Bahntransports 1 347 940 *M.*, Kosten der Erneuerung 1 083 579 *M.*, Kosten erheblicher Ergänzungen 140 047 *M.*, Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen 147 117 *M.* und Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel 500 463 *M.*, zusammen 6 890 230 *M.* unter denen jedoch auch die aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen Erneuerungs- etc. Kosten enthalten sind.

Einschliesslich eines Vortrages aus dem Jahre 1880 von 38 587 *M.* beträgt der Ueberschuss 3 517 169 *M.*, welcher Summe hinzutreten die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds über die Einlagen mehr verausgabten 57 566 bezw. 20 590 *M.*; es waren also verfügbar 3 595 325 *M.* Hiervon sind verwendet worden: zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 467 728 *M.*, zur Amortisation derselben 103 800 *M.*, zur Staatssteuer 21 325 *M.*, zu Tantièmen 7 500 *M.*, zum Rückkauf eigener Actien und zur Amortisation des Anlagecapitals 2 625 000 *M.*, zur Dividende der Stammactien 300 000 *M.* (im Vorjahre 600 000 *M.*) und zu sonstigen Zwecken 45 000 *M.*, während der Rest von 24 971 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Der Erneuerungsfonds hatte ult. 1881 einen Bestand von 3 158 535 *M.*, der Reservefonds von 258 923 *M.*

Das Actiencapital betrug 36 000 000 *M.*, von den 9 600 000 *M.* 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen sind 203 100 *M.* amortisirt, während die 4 pCt. im Betrage von 3 400 000 *M.* sich noch im Umlaufe befanden; von den Annuitäten à 50 187 699 *M.* sind 2 047 896 *M.* amortisirt.

Das Bauconto schloss mit 101 504 131 *M.* ab, von welchem 83 187 699 *M.* auf den Erwerbspreis der Bahnen, 9 531 550 *M.* auf Erweiterungen und 8 784 882 *M.* auf Neubauten kommen.

Zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes in der Schweiz

hat die Eisenbahnabtheilung des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements unter dem 14. October d. J. eine Verfügung an die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen erlassen, in welcher verlangt wird, dass dieselben mit der Einführung der bekanntesten und bewährtesten, in Frankreich und Deutschland in den letzten Jahren eingeführten technischen Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit nicht länger zögern. Zu diesen Mitteln rechnet die genannte Aufsichtsbehörde namentlich: 1. Glockensignale auf der freien Strecke, welche die oft nicht zu hörenden Hornsignale mit Vortheil ersetzen. 2. Absolute Blocksignale resp. Blockstationen zur Regulirung des Abstandes der sich folgenden Züge. Dieselben sollen auf allen Strecken eingerichtet werden, auf denen Züge fahrplanmässig in kürzeren Zeitabständen als 10 Minuten in gleicher Richtung verkehren. 3. Solidarische Verriegelung der Weichen und Stationsdeckungssignale unter einander auf allen Bahnhöfen, Abzweigungen u. s. w., wo Kreuzungen mit Personenzügen stattfinden, oder wo Personenzüge ohne Aufenthalt durchfahren. (Damit wird bezweckt, dass in solchen Stationen Züge nicht eingelassen werden können, bis die Weichen richtig gestellt sind.) 4. Continuirliche Bremsen an jedem Personen führenden Zuge. Die genannten Einrichtungen sind auf allen von Schnellzügen befahrenen Hauptlinien sofort einzuleiten und sollen auf allen Schweizerischen Bahnen, sofern dieselben nicht in Anbetracht des secundären Charakters ihres Betriebes oder anderer besonderer Verhältnisse seitens der Aufsichtsbehörde davon dispensirt sind, bis Ende 1884 durchgeführt sein.

Gotthardbahn.

Der „Grenzpost" wird aus Airolo geschrieben: Die Vorarbeiten zur Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Airolo-Göschenen der Gotthardbahn sind schon seit einigen Wochen im Gange, fanden aber bis jetzt ein grosses Hinderniss an der schlechten Jahreszeit. Die Vortheile für den Betrieb der Bahn durch ein zweites Geleise im grossen Tunnel, auf einer Strecke von etwa 16 km, werden sich sehr bemerkbar machen. Auch die Sicherheit und Regelmässigkeit des Dienstes wird dadurch sehr gewinnen.

Wie dem „Fr. Journ." aus Genua geschrieben wird, ist die Eröffnung der Linie Pino - Novara vom 13. auf den 18. d. Mts. verschoben worden, da in der Fertigstellung der Strecke Laveno-Luino in Folge des andauernden Regenwetters eine Verzögerung eingetreten ist. Der Frachtgüter-Verkehr auf der Brenner-Linie soll vor Ende November nicht aufgenommen werden können. Derselben Zeitung wird aus Mailand geschrieben: Die grosse Ueberbürdung der Gotthardbahn rührt hauptsächlich von der Unterbrechung des Brenner-Verkehrs her, da jetzt ein sehr grosser Theil der Oesterreichischen Güter von Prag, Trautenau und Reichenberg eingeschlossen, den Weg über den Gotthard nehmen muss. Gleichzeitig ist die Einfuhr aus Deutschland eine recht lebhafte. Dortmund, Bochum, Ruhrort versenden ihre für Mailand und die nordwärts desselben liegenden Punkte bestimmten starken Sendungen über den Gottbard; auch aus der Saargegend werden beträchtliche Quantitäten Eisenwaaren importirt, ebenso Locomotiven aus Chemnitz und aus den Süddeutschen Fabriken, Saar- und Ruhrkohlen, Deutsche Briquettes bürgern sich successive ein. Deutscher Spiritus ist ein starker Einfuhrartikel. Wollengarne aus dem Crimmitschauer Bezirke (Vigogne), Webewaaren verschiedenster Art, Glas und Porzellan, Spielwaaren kommen in beträchtlicher Menge über den Gotthard. Auch Bauholz aus der Gegend von Donaueschingen findet sich unter den Einfuhrartikeln. Langsamer als die Einfuhr entwickelt sich die Ausfuhr. Das Gros derselben bilden Vieh, Gemüse, Eier und die über Genua kommenden überseeischen Producte. Auch Wein dürfte in diesem Jahre mehr ausgeführt werden als gewöhnlich. Eine wesentliche Abkürzung für die Route Bellinzona-Genua wird die neue Route Novara-Bellinzona entgegen vielfacher Annahme nicht bringen. Nicht die unbedeutende Abkürzung des Weges, sondern die Theilung des Verkehrs ist es, welche bei der zweiten Abfuhrstrasse vorzugsweise in Betracht kommt. Eine erhebliche Abkürzung wird dagegen die neue Route für Turin und alle zwischen Bellinzona - Turin liegenden Bezirke bringen, zu welchen die Sitze der Wollenindustrie um Biella und der Baumwollenindustrie um Legnano gehören. In diesen Gegenden ist besonders für die Deutsche Kohle lohnender Absatz in Aussicht, da die Tarife der neuen Route sich erheblich niedriger stellen werden als auf dem Umwege über Mailand. Für Mailand selbst wird die neue Route erst gleichberechtigt in Betracht kommen, wenn die im Bau begriffene Anschlussstrecke Gallarate - Mailand vollendet sein wird. Im Ganzen ist zu erwarten, dass nach Eröffnung der Pino-Strecke und nach der Wiederherstellung der Brennerbahn der Gotthardverkehr in ein ruhigeres, regelmässigeres Geleise kommen wird. Der Personenverkehr ist gegenwärtig nicht sehr belebt trotz des schönen Wetters.

Italien.

Hülfslinie von Giovi. Das vielerörterte Project für die Hülfslinie von Giovi, durch welche auf der Linie Genua-Alessandria durch Umgehung des vor längerer Zeit durch Einsturz zeitweise unpassirbar gewordenen Tunnels von Giovi der Gefahr der Wiederholung einer solchen Verkehrsstockung vorgebeugt werden soll, ist, wie bereits in dieser Zeitung berichtet, endlich im Frühjahr dieses Jahres definitiv festgestellt worden. Für die Veraccordirung der Bauausführung waren inzwischen bereits zwei mal Submissionstermine anberaumt, welche beide jedoch resultatlos abgelaufen sind. Anscheinend werden die Unternehmer durch die etwas kurz anberaumten Vollendungstermine — das Hauptobject ist ein über 8 km langer Tunnel — abgeschreckt. In Genua, wo man an der Ausführung dieser Hülfslinie natürlich das grösste Interesse hat, ist deshalb auch das „Comité für die Hülfslinie von Giovi" wieder zusammengetreten, um eine Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu richten, mit der Bitte, um thunlichste Förderung des Baues. Der Minister hat

auch sofort geantwortet, dass das Comité keine Besorgnisse zu hegen brauche, da er, der Minister, das lebhafteste Interesse für die Förderung dieses Baues habe und nach fruchtlosem Ablauf der beiden Submissionstermine alsbald die Frage, in welcher Weise nunmehr vorzugehen sei, eingehender Prüfung unterworfen habe. Es fänden zur Zeit Verhandlungen mit einer renommirten Unternehmerfirma statt und der Minister werde alle ihm nach den bestehenden Gesetzen zu Gebote stehenden Mittel anwenden, um die Ausführung dieses Baues soviel als thunlich zu beschleunigen.

Directer Personenverkehr Turin-London. Nach einer Bekanntmachung der Betriebsdirection der Oberitalienischen Eisenbahnen ist vom 1. November cr. ein directer Personenverkehr zwischen Turin und London in Kraft getreten, bei welchem den Reisenden in Paris die Fahrt durch die Stadt vom Bahnhofe der Mittelmeerbahn nach dem der Nordbahn erspart wird. Die Reisenden werden auf der Pariser Gürtelbahn befördert und auch das Gepäck wird direct expedirt und zwar je nach Wunsch nach einer der Stationen Victoria, Ludgate-Hill, Helborn-Viaduct, Charing-Cross oder Cannonstreet. Für die Ueberführung in Paris werden für 1. Classe 0,70, für 2. Classe 0,50 Lire berechnet.

England. Letzte Woche verbrannte in einem Schlafwagen zwischen Leeds und Schottland ein Passagier, die übrigen konnten sich retten. Die seitens der Regierung angestellten Recherchen scheinen darauf hinzudeuten, dass das Feuer durch Rauchen oder durch die Leselampe eines Passagiers entstand. Es dürfte sich sehr empfehlen, auch auf dem Continente das für die meisten Passagiere so lästige Rauchen in den Schlafwagen überhaupt zu verbieten.

Elfenbein ist auf den letzten in Liverpool und London abgehaltenen Auctionen colossal, nämlich um 100 £ pro Tonne im Preise gestiegen. Die verschiedenen Sorten gingen: für hartes Egyptisches zu 1 000 £ pro Tonne, während die besten Angola-Quantitäten den noch nie dagewesenen Preis von 1 360 £ pro 1 000 kg erreichten. Die Sheffielder Messergriff-Fabrikanten haben infolge dessen ihren Preis bereits zum vierten Male in diesem Jahre in die Höhe gesetzt.

Spanien. Eine kürzlich unter dem Namen „Gesellschaft der Eisenbahnen von Granada" constituirte Gesellschaft beabsichtigt die Concession für folgende Bahnlinien zu erwerben: Linarès-Granada-Almeria, Menjiban-Jaen-Granada und Granada-Motri. Wie das Circular, mit welchem die Constituirung der Gesellschaft angekündigt wird, sagt, sind die Municipien der von den geplanten Bahnen durchzogenen Gegenden geneigt, ansehnliche Subventionen zu bewilligen.

Algier. Der Französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Ostalgierische Eisenbahn-Gesellschaft ermächtigt, am 29. October cr. die Linie von El-Guerrah nach Batna in Betrieb zu setzen. Diese 80 km lange Linie hat ausser den Endstationen noch die Stationen Aïn-M'Lilah, Aïn-Jayout, El-Mûades und Ferdis.

Die Euphratthalbahn.

Durch die Eisenbahn von Tiflis nach Baku wird es möglich von Petersburg in 5 Tagen nach Askabad und in 6 Tagen nach Kizil Arvate an der Persisch-Turkomannischen Grenze zu gelangen. Wird, wie es beabsichtigt wird, die Transkaspische Eisenbahn bis Askabad ausgedehnt, so ist von Petersburg aus der äusserste Vorposten Russlands in 6½ Tagen zu erreichen. Es wird in England deshalb befürchtet, dass der Einfluss Russlands in Herat den Englands überflügeln werde, da Quettah — welche Stadt der Position Askabad Herat gegenüber ungefähr entspricht — von Portsmouth aus erst in 35 Tagen zu erreichen ist. Dabei liegt Askabad noch um 200 Meilen näher an Herat als Quettah. Es wird ferner auch darauf hingewiesen, dass der Suezcanal durch einen kühnen Handstreich mittelst Dynamit leicht könnte unpassirbar gemacht werden. Alle diese Gründe lassen in England das Project der Euphratthalbahn, für welche bereits im Jahre 1856 durch einen Ingenieurstab unter General Chesney und Sir John Macneill allgemeine Erhebungen und Vorarbeiten gemacht wurden, wieder in den Vordergrund treten. Nach einem kürzlich von Sir William Andrew im Nationalclub in London gehaltenen Vortrage wird als eine zweckmässige Linie bezeichnet: vom Hafen von Alexandrette (Iskanderun, Skanderun) an der Syrischen Küste nach Haleb (Aleppo), der Hauptstadt des sogenannten „oberen Syriens", von hier zum Thale des Euphrat und in diesem abwärts bis Balus, 43 Meilen unterhalb Bagdad, von wo ab der Euphrat schiffbar ist. Es wird berechnet, dass weniger als 2 000 000 £ genügen würden, um diese etwa 600 Englische Meilen lange Bahn mit normaler Spur herzustellen und dass ausser den politischen Vortheilen, welche diese Bahn für England bringen würde, auch der Handel mit Innerasien durch dieselbe eine sehr bedeutende Förderung erfahren würde.

Strafrecht.

v. O. **Beschädigung des Bremserhäuschens.** Die vorsätzliche und rechtswidrige Beschädigung des an einem Staatseisenbahn-Wagen befindlichen Bremserhäuschens ist als Beschädigung **einer zum öffentlichen Nutzen dienenden Sache** zu verfolgen. Aus den Gründen: „In Erwägung, dass Eduard K. hinreichend verdächtig erscheint, am 22. Mai 1882 in der Nähe von Arnshausen ein Fenster des Bremserhäuschens eines Staatseisenbahn-Wagens, während dieser auf der Bahn fuhr, vorsätzlich und rechtswidrig durch den Wurf mit einem 300 g schweren Steine zerstört, somit einen zum öffentlichen Nutzen dienenden Gegenstand beschädigt zu haben, da die zum Betriebe der zur Förderung des allgemeinen Wohles gebauten Staatseisenbahnen verwendeten Wagen nebst den zum Schutze des mit der Handhabung der Bremse betrauten Bediensteten bestimmten Bremserhäuschens als Bestandtheile derselben die Eigenschaft von zum öffentlichen Nutzen dienenden Gegenständen haben und eine Beschädigung eines solchen Gegenstandes gegeben ist, wenn ein Theil desselben zerstört wird; — diese Handlung sich als ein Vergehen der Sachbeschädigung nach § 304 R.-Str.-G.-B.'s darstellt; — wird gegen Eduard K. wegen Vergehens der Sachbeschädigung das Hauptverfahren etc. eingeleitet." (Beschl. des oberst. Land.-Ger. zu München vom 30. Juni 1882; Samml. d. Entscheid. Bd. II S. 150.)

Miscellen.

Die Gotthard-Route setzt Italien einer neuen Invasion durch Deutsche à la Cimbern und Teutonen aus, wie Mr. Charles Grad im „Economiste français" der Welt glauben machen möchte. In einem die Gotthardbahn betreffenden Aufsatze heisst es am Schlusse in wortgetreuer Uebersetzung: „Zwischen Montcenis- und Brenner-Route, welche die Eisenbahnnetze Frankreichs und Oesterreichs mit den Eisenbahnen Italiens verbinden, musste Deutschland eine directe Verbindung quer durch die Schweiz mit den Häfen der Italienischen Halbinsel haben. Für diese Verbindung musste nach einer von dem General v. Röder dem Schweizerischen Bundesrath präsentirten Note des Herrn v. Bismarck die Gotthardlinie gewählt werden, weil dieselbe für die Deutschen Interessen die vortheilhafteste war. Dank der vom Deutschen Reich bewilligten Subvention ist Deutschland vertreten in der Verwaltung der Gotthardbahn-Gesellschaft und ein Drittel der Beamten der Linie sind Unterthanen des Deutschen Reichs. Die Deutschen machen mehr als ein Drittel in der Zahl der das Land, „wo die Pomeranzen blühen", besuchenden Touristen aus, sie sind eben so viele Plänkler (éclaireurs), welche vorangehen dem als unvermeidliches Resultat der Bevölkerungszunahme im Norden sich ergebenden Triebe, ihre Lombardischen Vettern mit den blauen Augen und dem blonden Haar, in deren Adern Gothisches Blut fliesst, wieder unter ihren Schutz zu nehmen (en attendant que la pousée inevitable resultat de l'accroissement de la population dans le Nord, amène cette population à prendre sous sa protection ses cousins de la Lombardie). Müssen die Worte einer volksthümlichen Melodie, welche ich im letzten Frühjahre von den Schiffern im Golf von Neapel, Capri, bei Sorrento und Castellamare singen hörte, nicht als eine Ankündigung (avertissement) in diesem Sinne angesehen werden:

Wenn ich komm', wenn ich komm',
Wenn ich wiederum komm' —"

So Herr Grad. Wir aber geben uns der Hoffnung hin, dass die Italiener sich nicht werden bange machen lassen vor einer neuen Auflage des Einfalls der Cimbern und Teutonen, dass sie vielmehr auch ferner den Besuch ihres schönen Landes durch die Tedeschi gern sehen und sich mit letzteren darüber freuen werden, dass der Alpenübergang jetzt etwas bequemer gemacht ist, als er zu den Zeiten der alten Germanen war, welche auf ihren Schilden an den schneebedeckten Bergen hinabfuhren.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. December d. J. tritt zu dem vom 1. October 1882 ab gültigen Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.) nach Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft ein Nachtrag I in Kraft, welcher bei den Güterexpeditionen der betreffenden Verbandsstationen unentgeltlich zu haben ist.

Nach Inhalt dieses Nachtrags werden die Artikel des bisherigen Ausnahmetarifs B. sowie zerlegte Eisenbahn-Wagen-Obergestelle vom 1. December d. Js. ab zu den niedrigeren Sätzen des bisherigen Ausnahmetarifs C. abgefertigt werden. Ausserdem enthält derselbe einige Aenderungen des Waarenverzeichnisses, ermässigte Frachtsätze für Lüdenscheid und Berichtigungen des Haupttarifs. Köln, 4. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2051)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Für rohe Bergproducte und Kieserit zum Export bei Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger tritt mit sofortiger Giltigkeit im Verkehre von Aschersleben nach Hamburg B. H. der Ausnahmefrachtsatz von 0,73 **Mk.** pro 100 kg in Kraft. Berlin, den 7. November 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, zugleich Namens der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg. (2052)

Im **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande** kommen für den Verkehr zwischen Maizières (Elsass-Lothr. B.) einerseits und den Stationen Gera, Leipzig (Bayerischer und Dresdener Bahnhof), Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Elsterwerda, Görlitz, Kamenz, Zittau der Sächsischen Staatsbahn andererseits am 10. d. Mts. directe Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Dresden, am 4. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2053)

Um die Mitte dieses Monats wird die Linie Giubiasco - Cadenazzo - Pino - Novara dem Verkehr übergeben werden und damit für einen grossen Theil Italiens eine weitere Abkürzung durch die Route über den Gotthard geschaffen.

Mit dieser Eröffnung, deren bestimmten Termin wir noch bekannt geben werden, treten die directen Gütertarife für die Route via Pino, bezw. die in Folge dessen erforderlichen Aenderungen des Haupttarifs in Kraft. Die hierauf bezüglichen Drucksachen, als:

Nachtrag I zu Theil III, Tariftabellen via Chiasso, enthaltend Aenderung der Instradirung und Berichtigungen, gratis;

Theil IV, Tariftabellen via Pino enthaltend, 1,50 *M.*;

Kohlentarif von der Saar via Chiasso und Pino, 20 ₰;

Kohlentarif vom Rheinisch-Westfälischen Gebiet via Chiasso und Pino, 20 ₰;

Nachtrag I zum Lebensmitteltarif aus Italien, Tariftabellen via Pino enthaltend, gratis,

sind schon jetzt bei unserer Drucksachencontrole und in einigen Tagen auch bei allen Deutschen Verbandstationen zu haben. Strassburg, den 3. November 1882. Die geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Italienischen Verbandes via Gotthard, Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (2054)

Mit Giltigkeit vom 1. November cr. n. St. tritt zum Königsberg-Moskauer Verbandtarif vom 1. Januar 1880 der 12. Nachtrag in Kraft, welcher Berichtigungen früherer Nachträge, Ausnahme-Frachtsätze für Getreidesendungen etc. von Stationen der Moskau - Brester Eisenbahn nach Pillau, Königsberg und Memel, Aufhebung der bestehenden Getreidetarife ad II bis IV. des 8. Nachtrags zum 9. November cr. n. St. und endlich einen Ausnahmetarif für Flachstransporte von Smolensk nach Königsberg und Pillau enthält.

Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. Bromberg, den 5. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2055 J)

Am 10. d. Mts. kommt für die Beförderung von **Eisenstein** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Station Lichtenfels der Bayerischen Staatsbahn nach Dillenburg ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,82 *M.* pro 100 kg zur Einführung. Köln, den 6. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2056)

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Zu dem am 1. September 1881 auf unseren sämmtlichen Linien und auf der Donau-Draubahn in Wirksamkeit getretenen Localtarife (Theil II) ist der Nachtrag IV erschienen, welcher mit dem Eröffnungstage der Theilstrecke Budapest-Ferencźváros (Franzstadt)-Szabadka (Maria-Theresiopel) sowie der Flügellinie Kis - Körös-Kalocsa in Wirksamkeit tritt und

1. die für genannte Linie giltigen allgemeinen Bestimmungen;
2. neue Stationstarife für den Verkehr mit Apahida, Budapest Dunaparti-Feherpályandvár (Donau-Ufer-Frachtenbahnhof), Budapest-Fövárosi-Közraktárak (Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser), Budapest - Fövámház (Hauptzollamt) und Szabadka (Maria-Theresiopel), sowie die Ergänzung der Stationstarife durch Aufnahme der Stationen der Theilstrecke Budapest-Ferenczváros (Franzstadt), Szabadka (Maria-Theresiopel) und der Linie Kis-Körös-Kalocsa;
3. Aenderung der Frachtsätze des Specialtarifs 2 im Verkehre mit Budapest-Kelenföld;
4. Eröffnung der Stationen Alsó-Rákos, Benne, Dános, Rákos - Csaba, Rákos-Keresztúr, Tarczal und Virágosvölgy, sowie Schliessung der Station Csaba-Keresztúr;
5. Aenderung von Stationsnamen;
6. Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Mehl von Zágráb (Agram) nach Fiume;
7. Aufhebung der Wagenladungs-Classe A 2;
8. Aenderungen resp. Ergänzungen des Haupttarifes und schliesslich
9. Druckfehler-Berichtigungen

enthält.

Gleichzeitig gelangt auch zum allgemeinen Kilometerzeiger der Nachtrag IV zur Ausgabe, welcher

1. Entfernungen der Stationen der Theilstrecke Budapest-Ferenczváros (Franzstadt), Szabadka (Maria-Theresiopel), sowie der Linie Kis - Körös - Kalocsa unter einander und mit den Stationen des Centralnetzes;
2. geänderte Entfernungen im Verkehre mit Budapest-Dunaparti-Feherpalyandvár (Donau - Ufer - Frachtenbahnhof), Budapest - Fövárosi - Közraktárak (Hauptstädtische Communal - Lagerhäuser), Budapest-Fövámház (Hauptzollamt);
3. Entfernungen der Stationen Mád-Zombor, Rákos-Csaba und Rákos-Keresztúr;
4. Ergänzung der Instradirungstabelle des Haupt-Kilometerzeigers;
5. Entfernungen der Haltestellen Báhony, Leskovač und Nustár und schliesslich
6. Druckfehler-Berichtigungen

enthält.

Exemplare dieser Nachträge sind im Tarifbureau der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zu erhalten. Budapest, am 31. October 1882. Die Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen. (2057)

Oldenburgische Staatsbahn. Zu dem vom 1. October 1882 ab gültigen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Friesisch-Westfälischen Verbands-Verkehre tritt am 15. d. M. der 1. Nachtrag in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, sowie der Tarifvorschriften etc., und ferner anderweite bezw. neue Entfernungen für den Verkehr mit Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. Oldenburg 1882, November 6. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogl. Eisenbahn-Direction. (2058)

Zum Gütertarif des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1882 tritt mit dem 10. November cr. ein Nachtrag IV in Kraft, welcher Tarifsätze für den Verkehr zwischen Bokelholm, Station der Altona-Kieler Bahn, einer- und Wesselburen, Station der Westholsteinischen Bahn, andererseits enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen.

Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 7. November 1882. Namens der Verwaltungen des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbandes: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (2059)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Die im Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1880 nebst Nachträgen enthaltenen Sätze für Berlin (Dresdener Bahnhof), Berlin (Stettiner Bahnhof), Berlin (Schlesischer Bahnhof), Berlin (Nordbahnhof), Berlin (städtischer Centralviehhof) und Charlottenburg sind vom 20. October d. J. ausser Kraft getreten. Die Abfertigung von Transporten von und nach den bezeichneten Bahnhöfen findet vom 20. October d. J. ab im Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verbande mit der Massgabe statt, dass die neuen Sätze erst vom 1. December 1882 ab zur Anwendung kommen, soweit gegen die seitherigen Sätze Erhöhungen eintreten. (Vergleiche Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahn-Direction in Erfurt vom 10. October.) Berlin, den 30. October 1882. Königl. Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (2060 J)

A. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Mit 1. December l. J. tritt ein Nachtrag I zu dem ab 15. Februar 1882 gültigen Specialtarife für Getreide etc. zum Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschafts-Verkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

Aufnahme des Artikels Rapskuchen unter die im Specialtarife genannten Artikel, Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen: Lemberg (podzamkiem), Przemorsk, Badymno und Zborow, dann für neu aufgenommene Stationen der Kaiser Ferdinands - Nordbahn, geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Radnic und Rokycan der Böhm. Westbahn und ferner Druckfehlerberichtigungen des Haupttarifes. (2061)

Im **Friesisch - Westfälischen Verbands-Verkehr** tritt zu dem vom 1. April 1882 ab gültigen Gütertarif am 15. d. Mts. der 3. Nachtrag in Kraft, enthaltend:

I. Anderweite (theilweise ermässigte) bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn.

II. Einbeziehung der Station Bremen-Neustadt der Oldenburg. Bahn in den Güter-Verkehr.

III. Berichtigung.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. Oldenburg 1882, November 6. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossh. Eisenbahndirection. (2062 B & W)

Schlesisch - Süddeutscher Verbands - Verkehr. Vom 10. November cr. tritt zum

Schlesisch - Süddeutschen Verbandtarife und zwar zum Tarifhefte II vom 1. Mai 1878 und zum Theil II Heft No. 2 vom 1. Juni 1882 ein gemeinschaftlicher Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Sprit und Spiritus im Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Berlin, der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz - Freiburger Bahn einerseits und den Stationen Romanshorn, sowie Rorschach transito andererseits.

Druckexemplare dieses Nachtrags sind auf den Verbandstationen zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben. Breslau, den 9. November 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutsch. Verbandverwaltungen. (2063)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Zu dem Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 kommt mit Gültigkeit vom 15. November d. Js. ab der Nachtrag 11 zu Heft No. 1 zur Einführung.

Derselbe enthält anderweite theils erhöhte, theils ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Holz und Getreide etc. im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg sowie den Stationen Bromberg und Thorn der Oberschlesischen Bahn.

Vom genannten Tage ab kommen gleichzeitig auch für den Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr (Tarif vom 1. Januar 1881) anderweite Ausnahme-Frachtsätze für Holz des Sp.-T. II im Verkehr mit den Stationen des Directionsbezirks Bromberg zur Einführung.

Soweit hierdurch Erhöhungen gegenüber den seitherigen Frachtsätzen eintreten, behalten die letzteren noch bis zum 31. December 1882 Gültigkeit.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu haben, woselbst das Nähere auch zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 1. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (2064)

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Durch die Einbeziehung neuer Stationen der kürzlich eröffneten gesellschaftlichen Localbahnen in verschiedene Tarife ist die Ausgabe folgender Nachträge nothwendig geworden:

1. Nachtrag I zum Oberschlesischen Kohlentarife im Verkehre mit gesellschaftlichen Stationen d. d. 1. Juli 1882.
2. Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks aus dem Niederschlesischen Kohlenrevier d. d. 15. August 1882.
3. Nachtrag VII zum Braunkohlentarif nach gesellschaftlichen Stationen vom 1. Juli 1880.
4. Nachtrag XII und XIII zu den gesellschaftlichen Kohlen-Specialtarifen vom 10. März 1877.
5. Nachtrag VIII zum Localtarif Heft IV vom 1. Januar 1877, welcher Frachtsätze für die Station Oppolau der Localbahn Lobositz-Libochovic enthält.
6. Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Transport von Zucker und Melasse nach Belgischen Stationen.

Dieser Nachtrag enthält directe Frachtsätze von den Zucker-Aufgabsstationen der kürzlich eröffneten gesellschaftlichen Localstrecken.

Exemplare sind bei der Verkehrsdirection der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8 erhältlich. (2065 RM)

Für den Transport von Braunkohlen und Braunkohlen-Briquettes in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür tritt mit sofortiger Gültigkeit im Nachbarverkehr zwischen Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Görlitzer Stationen von Beutersitz nach Berlin, Görlitzer Bahnhof, ein Ausnahmefrachtsatz von 0,33 *M.* pro 100 kg in Kraft. Berlin, den 7. November 1882. Königliche Eisenbahn - Direction zugleich Namens der Königlichen Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (2066)

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr betreffend. Am 1. November l. J. treten folgende Tarife in Wirksamkeit:

a) Ausnahmetarif No. V für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Ungarischen Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft einer- und Konstanz, Singen, Basel und Schaffhausen, Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen und der Schweizerischen Nordostbahn andererseits via Passau oder via Wien Donau-Quaibahnhof,

b) Ausnahmetarif No. XI D für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Rumänischen, Bulgarischen u. Serbischen Donaustationen einer- und den sub a) bezeichneten Bestimmungsorten andererseits via Passau oder Wien Donau-Quaibahnhof.

Die seitherigen Frachtsätze für dieselben Relationen treten zugleich ausser Kraft. Wien, im October 1882. Die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb. (2067

2. Personenverkehr.

Personen - Verkehr zwischen Stationen Schweizerischer Bahnen und Stationen des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes. Zum Tarif des vorbezeichneten Verkehrs gelangt mit Gültigkeit vom 15. December d. J. ab der 2. Nachtrag zur Ausgabe, welcher neue Schnellzugspreise und Gepäcktaxen für Zürich und Luzern via Schaffhausen-Immendingen-Eberbach-Hanau und Retourbilletpreise etc. für den Verkehr ab Berlin, Leipzig und Eisenach nach Chiasso enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Stationen, bei welchen auch der qu. Nachtrag zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben ist. Erfurt, den 4. November 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltg. (442)

3. Stations-Benennung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der General-direction der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn hat die auf der Strecke Wien-Gmünd gelegene Station Klosterneuburg zur Vermeidung von Verwechselungen die Bezeichnung Klosterneuburg-Weidling und die nur für die Aufnahme von Personen bestimmte Haltestelle Klosterneuburg (Untere Stadt) die Bezeichnung Klosterneuburg-Kierling erhalten.

Berlin, 7. November 1882.

Die geschäftsführende Direction.

Simon.

4. Ziehungs-Liste.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Bei der am 2. November 1882 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 30. October 1871, Zahl 3041/F. M., genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen V. Verloosung der Prioritäts-Obligationen lit. B. wurden folgende 206 Nummern gezogen:

521 831 1754 2209 2242 4437 4813 5133 6204 7565 8115 8276 8938 9017 10791 13796 14169 14705 14893 15018 15584 15643 16754 17436 18040 19964 20517 21272 21689 24106 24882 25516 27331 27582 27772 27929 28906 29960 31263 31457 32140 33270 35017 36673 36732 36819 37091 38329 40916 41481 42430 42696 42897 43252 48894 44345 47235 47278 47947 48162 48442 48794 48895 49787 50756 51040 51118 51314 52827 53068 53485 54084 55635 55938 56291 57237 57554 58567 59453 59923 60317 60530 60580 62414 64530 65462 65722 65785 66313 66419 68842 70723 70757 71012 71251 71600 72849 73643 74004 74146 74626 74912 75564 75912 79029 82702 83654 83797 83940 84071 85446 85809 88095 88499 88675 88901 89690 90371 90771 90864 91021 91049 91253 91674 92646 92859 92950 93801 93915 94238 95783 97744 102819 102842 103129 103170 105415 105558 105802 105938 106144 106166 106976 107097 107098 108556 108860 109261 109320 111085 111351 111894 112578 112826 113327 113689 114561 114856 115102 115375 118352 119163 119590 121109 123240 123300 123438 123515 123618 123985 124896 126281 127080 128395 128480 128728 129494 131282 132058 132295 132447 133051 133184 136262 136534 137405 137461 137618 138339 138615 139770 139800 140610 140953 140957 142159 145263 145491 145787 145945 146030 146073 146267 146449 146501 147341.

Vom 1. Mai 1883 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effectivem Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Course, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direction der Disconto-Gesellschaft;
„ Dresden: die Dresdener Bank;
„ Frankfurt a/M.: die Deutsche Effecten- und Wechselbank, die Deutsche Vereinsbank, die Filiale der Bank für Handel und Industrie, der Frankfurter Bankverein und die Herren M. A. v. Rothschild und Söhne;
„ Hamburg: die Herren L. Behrens und Söhne;
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Creditanstalt und die Leipziger Disconto-Gesellschaft;
„ München: die Bayerische Vereinsbank, Herr Josef v. Hirsch und die Herren Guggenheimer & Cie.;
„ Stuttgart: die Württembergische Bankanstalt (vormals Pflaum & Cie.) und die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende April 1883 auf, und wird daher der Werth der, von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Mai 1883 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung 1878 No. 3260 7912 25828 31805 39583 48166 52586 83251 106795;

Ziehung 1879 No. 3615 4494 21405 30142 40645 45927 51766 53310 63958 82142 93530 93620 94072 96416 99348 100150 111337 120594 145338;

Ziehung 1880 No. 10742 12163 28476 33238 36039 39964 41317 44830 45833 48217 61911 70867 73727 74480 79174 80704 81553 90330 92012 92969 120591 133770 135553;

Ziehung 1881 No. 1609 4747 9276 10115 11643 12514 12667 13670 14349 17915 20508 34193 34491 37210 41055 48385 53284 55404 57548 58501 61635 63159 64926 73042 73461 74930 78274 82188 86476 88029 88504 93910 94917 95386 95812 96427 98256 98391 100293 106176 119430 126367 127934 132302 140828 142647 147441.

Wien, den 2. November 1882. Vom Verwaltungsrathe. (443)

(Fortsetzung der offiziellen Anz. S. 1135.)

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen am Ende des Monats September 1882.

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Eisenbahnen.	3. Jahr	4. Betriebslänge Ende des Monats Septbr.	5. Im Monat September wurden befördert: Personen	6. Güter	7. Im Monat September betrug die Einnahme: aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt	8. aus dem Güterverkehr überhaupt	9. aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	10. aus sämmtlichen Einnahmequellen auf 1 km, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	11. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende September betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	12. auf 1 km, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres
			km	Anzahl	Tonnen	M.	M.	M. (M.)	M. (M.)	M. (M.)	M. (M.)
	A. Hauptbahnen.*)										
	I. Staatsbahnen und sonstige vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.										
1	Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1882	1 242,93	919 700	565 000	1 038 000	2 269 000	3 508 000	2 822	27 900 000	22 623
	gegen	1881	+ 103,80	— 103 853	+ 10 510	— 111 444	+ 51 290	— 76 829 (— 62 000)	— 325 (— 312)	+ 862 058 (+ 1 295 400)	— 1148 (— 767)
2	**Preussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk**										
	a) der Königl. Eisenbahn-direction Berlin (einschl. Angerm.-Schwedt)	1882	1 674,47	1 870 925	577 078	1 517 615	3 239 954	5 181 463	3 094	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) der Königl. Eisenbahn-direct. Bromberg	1882	2 593,26	774 084	310 526	1 615 206	2 211 494	4 118 979	1 588	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c) der Königl. Eisenbahn-direct. Hannover	1882	1 883,76	1 510 791	1 125 628	2 100 000	4 480 000	6 905 670	3 666	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d) der Königl. Eisenbahn-direct. Frankf. a/M.	1882	1 176,75	1 064 635	539 186	1 019 208	1 654 870	2 827 660	2 409	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	e) der Königl. Eisenbahn-direction Magdeburg	1882	1 467,70	1 029 340	625 667	1 542 691	2 953 007	5 002 549	3 408	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	f) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (linksrheinische)	1882	1 239,99	1 344 500	1 116 000	1 577 000	2 734 000	4 521 000	3 646	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	g) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (rechtsrheinische)	1882	1 741,65	1 023 162	2 019 181	1 171 122	4 887 725	6 411 693	3 681	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	h) der Königl. Eisenbahn-direct. Elberfeld	1882	1 451,69	1 606 355	2 103 000	1 292 485	4 660 875	6 354 090	4 379	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	i) der Königl. Eisenbahn-direct. Erfurt	1882	503,91	467 410	285 667	609 015	1 098 103	1 831 124	3 634	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	k) der Kgl. Dir. d. Berlin-Anhaltischen E.	1882	431,10	276 142	216 700	562 800	904 300	1 547 100	3 589	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	l) Cottbus-Grossenhain. (v. 2a verwaltet)	1882	154,74	38 637	52 642	33 064	168 476	213 540	1 380	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	m) Ruhld-Lauchhammer (v. 2a verwaltet)	1882	6,61	1 804	1 713	247	1 554	1 801	272	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa 2	1882	14 325,63	—	—	—	—	44 916 669	3 136	358 690 604	25 108
	gegen	1881	+ 156,42	—	—	—	—	+ 1 488 005 (+ 4138897)	+ 69 (+ 256)	+ 13438355 (+ 24569650)	+ 691 (+ 1479)
3	Sächsische Staatseisenb.	1882	2 023,94	1 887 403	818 183	1 919 763	3 570 611	5 753 954	2 843	49 522 572	24 468
	gegen	1881	+ 6,52	+ 184 718	— 4 705	+ 162 731	+ 88 999	+ 242 233 (+ 384 436)	+ 111 (+ 181)	+ 1 639 053 (+ 1252200)	+ 733 (+ 541)
4	Württemb. Staatseisenb.	1882	1 533,17	949 409	261 966	896 790	1 419 605	2 546 894	1 661	20 433 244	13 327
	gegen	1881	+ 5,13	— 168 603	+ 2 483	— 181 935	+ 7 668	— 162 272 (— 115 355)	— 112 (— 81)	— 40 393 (+ 140 600)	— 72 (+ 47)
5	Badische Staatseisenb.	1882	1 317,26	681 767	386 971	1 217 004	1 661 219	3 059 318	2 319	23 763 191	18 013
	gegen	1881	—	— 122 874	— 3 853	— 190 527	+ 46 588	— 159 101 (— 145 359)	— 124 (— 114)	+ 582 116 (+ 1710592)	+ 415 (+ 1272)
6	Main-Neckar Eisenbahn	1882	94,50	250 000	61 500	290 500	165 000	490 500	5 190	3 817 500	40 397
	gegen	1881	—	+ 1 269	— 3 381	+ 1 303	— 5 486	— 40 373 (+ 38 059)	— 428 (+ 402)	— 45 360 (+ 233 885)	— 480 (+ 2475)
7	Oberhessische Eisenb.	1882	175,73	44 029	13 158	37 730	35 469	80 165	456	672 730	3 828
	gegen	1881	—	— 2 176	— 3 666	— 2 191	— 9 353	— 9 740 (— 10 732)	— 56 (— 61)	— 89 820 (— 84 159)	— 511 (— 479)
8	Oldenburgische Staatseisenbahnen	1882	290,25	136 428	56 984	123 013	170 293	304 232	1 048	2 323 658	8 006
	gegen	1881	—	+ 5 903	+ 15 648	+ 574	+ 19 538	+ 20 745 (+ 17 732)	+ 71 (+ 61)	+ 31 345 (+ 86 225)	+ 108 (+ 297)
9	Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenb.	1882	52,37	40 342	16 804	31 830	34 403	67 088	1 281	480 233	9 170
	gegen	1881	—	+ 7 155	+ 4 470	+ 3 831	+ 9 683	+ 13 560 (+ 13 861)	+ 259 (+ 265)	+ 28 786 (+ 29 008)	+ 550 (+ 554)
	Summa A. I.	1882	21 055,78	—	—	—	—	60 726 820	2 885	487 603 732	23 212
	gegen	1881	+ 271,91	—	—	—	—	+ 1316278 (+ 4259539)	+ 25 (+ 167)	+ 16406140 (+ 29233401)	+ 507 (+ 1125)
	II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
10	Berlin-Dresdener Eisenb. (v. 2a verwaltet)	1882	182,28	70 385	28 897	82 534	119 925	219 961	1 207	2 056 123	11 280
	gegen	1881	—	— 4 256	— 11 413	+ 2 836	— 23 681	— 23 266 (+ 6 397)	— 127 (+ 35)	— 132 453 (— 71 457)	— 727 (— 392)
11	Berlin-Görlitzer E.	1882	331,15	147 062	106 795	134 757	336 005	521 983	1 566	4 394 039	13 178
	gegen	1881	—	+ 6 504	— 8 915	+ 5 877	— 57 021	— 24 746 (— 11 452)	— 75 (— 35)	— 242 879 (— 195 584)	— 733 (— 590)
12	Gotha-Ohrdrufer Eisenb. (v. 2i verwaltet)	1882	17,35	9 930	2 093	6 370	4 490	11 172	644	98 598	5 683
	gegen	1881	—	— 302	+ 80	— 574	+ 636	+ 38 (+ 467)	+ 2 (+ 27)	+ 6 961 (+ 9 518)	+ 401 (+ 549)
13	Halle-Sorau-Gubener E. (v. 2a verwaltet)	1882	298,13	90 158	88 480	124 726	419 889	576 226	1 933	4 542 268	15 236
	gegen	1881	—	+ 137	— 10 799	— 765	— 19 618	— 85 600 (+ 38 655)	— 287 (+ 130)	— 49 405 (+ 200 233)	— 166 (+ 672)

*) Einschliesslich der zugehörigen Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
14	Märkisch-PosenerEisenb.	1882	282,03	65 842	54 889	126 655	172 373	305 536	1 083	2 601 437	9 224
	(v. 2a. verwaltet) gegen	1881	+ 10,00	+ 903	− 5 275	+ 9 838	− 17 551	− 8 517 (+ 5 527)	− 71 (− 20)	+ 66 528 (+ 84 065)	− 94 (− 30
15	Münster-Enscheder B. .	1882	55,88	20 958	4 730	12 464	10 248	29 597	524	231 060	4 088
	(v. 2c. verwaltet) gegen	1881	—	+ 1 138	− 65	+ 815	− 865	− 6 488 (− 3 649)	− 117 (− 66)	+ 5 138 (− 44 060)	+ 92 (− 812
16	OberlausitzerEisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1882	151,14	23 292	19 305	26 200	74 500	102 700	680	636 460	4 211
	(v. 2k. verwaltet) gegen	1881	—	+ 375	+ 3 356	+ 673	+ 30 905	+ 31 578 (+ 32 800)	+ 209 (+ 218)	+ 55 422 (+105 092)	+ 367 (+ 695)
17	Oberschlesische Eisenb. a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Oppeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-	1882	833,86	429 531	803 929	488 146	2 789 545	3 733 585	4 477	30 910 366	37 375
	Bromberg gegen	1881	+ 9,40	+ 35 048	+ 44 680	+ 22 740	− 37 265	− 45 582 (+273 547)	− 107 (+ 280)	+1298889(+2163303)	+1 459 (+ 2507)
	b) Breslau-Posen-Glo-	1882	211,78	103 310	155 639	161 602	493 485	738 788	3 488	5 915 667	27 977
	gauer Eisenbahn gegen	1881	+ 0,70	+ 2 249	+ 16 392	+ 12 028	− 52 304	− 44 232 (+ 54 062)	− 222 (+ 244)	− 11 378 (+ 88 842)	− 103 (+ 372)
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische	1882	375,78	200 729	180 514	201 283	490 702	806 632	2 147	6 063 379	16 135
	Zweigbahn gegen	1881	—	+ 7 820	− 12 365	+ 9 353	+ 33 361	+ 44 312 (+ 100 750)	+ 118 (+ 269)	+ 245 794 (+440 636)	+ 654 (+1 172)
	d) Stargard-Posener E. .	1882	172,31	37 493	44 565	64 548	152 394	263 296	1 528	2 251 993	13 069
	gegen	1881	—	− 5 152	+ 9 713	+ 1 141	− 15 353	− 19 783 (+ 18 642)	− 115 (+ 108)	− 35 716 (− 9 913)	− 208 (− 58)
18	Rhein-Nahe Eisenbahn .	1882	121,59	144 300	58 300	111 000	171 000	312 000	2 566	2 451 888	20 165
	(v. 2f. verwaltet) gegen	1881	—	+ 2 265	+ 383	+ 1 743	+ 954	− 15 973 (+ 5 260)	− 131 (+ 43)	+ 28 648 (+ 68 910)	+ 235 (+ 567)
19	Zittau-Reichenberger E.	1882	26,40	29 718	17 381	18 488	31 877	55 895	2 117	487 388	18 462
	(v. 3 verwaltet) gegen	1881	—	+ 445	+ 1 283	+ 785	+ 1 437	+ 2 183 (− 6 951)	+ 82 (+ 263)	+ 18 153 (+ 9 140)	+ 688 (+ 347)
	Summa A. II.	1882	3 059,68	—	—	—	—	7 677 371	2 509	62 640 666	20 521
	gegen	1881	+ 20,10	—	—	—	—	−196 076 (+527 957)	− 81 (+ 157)	+1 253 702 (+2848725)	+ 325 (+ 850)
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
20	Altona-Kieler Eisenbahn	1882	288,35	236 943	70 590	260 610	343 825	649 823	2 254	5 363 656	18 601
	gegen	1881	—	− 11 307	− 3 437	− 45 705	− 15 541	− 61 349 (− 45 784)	− 212 (− 158)	+ 36 564 (+139 539)	+ 127 (+ 484)
21	Berlin-Hamburger E. .	1882	446,41	182 051	74 713	416 410	758 777	1 272 934	2 851	12 245 459	27 646
	gegen	1881	+ 6,30	− 5 910	− 18 999	− 1 831	− 71 640	−101 724 (− 61 667)	− 272 (− 181)	− 467 972 (−257 591)	−1 241 (− 763)
22	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1882	601,96	249 768	241 988	314 892	855 355	1 286 466	2 137	9 715 422	16 140
	gegen	1881	—	− 3 399	+ 523	+ 4 737	+ 2 566	+ 17 463 (+ 42 755)	+ 29 (+ 71)	+ 228 380 (+315 638)	+ 380 (+ 525)
23	Dortm.-Gronau-Ensch.E.	1882	99,26	38 593	66 705	21 190	65 225	99 280	998	839 551	8 436
	gegen	1881	—	+ 4 371	+ 12 505	+ 1 582	− 7 347	− 19 441 (+ 3 015)	− 195 (+ 31)	− 81 003 (+ 58 427)	− 815 (+ 584)
24	Holsteinische Marschb. .	1882	96,50	35 508	11 527	32 717	29 150	66 375	688	592 812	6 143
	gegen	1881	—	− 29 938	− 1 929	− 24 012	− 5 943	− 29 955 (− 30 594)	− 310 (− 317)	− 4 015 (− 12 898)	− 42 (− 134)
25	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1882	130,43	84 951	52 793	105 702	222 845	348 097	2 669	2 898 011	25 178
	gegen	1881	+ 19,74	+ 14 802	− 2 077	+ 9 483	− 1 745	+ 3 560 (− 153)	− 444 (− 447)	+ 227 034 (+263 826)	+1 048 (+1 380)
26	Marienburg-Mlawkaer E.	1882	143,03	25 454	44 065	40 846	171 318	230 364	1 611	2 145 604	15 001
	gegen	1881	—	+ 4 121	+ 3 358	+ 12 109	− 20 058	− 4 859 (+ 8 299)	− 34 (+ 59)	+ 910 475 (+912 811)	+6 366 (+6 382)
27	Nordhausen-Erfurter E.	1882	131,06	40 614	30 730	34 847	75 928	123 755	944	909 993	6 943
	gegen	1881	—	− 5 512	− 5 847	− 4 535	− 9 516	− 29 488 (− 18 010)	− 225 (− 138)	− 161 813 (−129 472)	−1 235 (− 988)
28	Oels-GnesenerEisenbahn	1882	159,71	27 524	19 199	37 447	70 271	122 374	766	907 146	5 680
	gegen	1881	—	− 1 669	+ 363	+ 4 141	+ 9 889	+ 14 030 (+ 17 138)	+ 88 (+ 107)	+ 50 211 (+ 55 114)	+ 314 (+ 345)
29	Ostpreussische Südbahn	1882	242,84	63 757	57 252	93 405	281 331	386 736	1 593	3 578 332	14 735
	gegen	1881	—	− 36	− 24 532	+ 14 683	− 263 909	−252 684 (−125 352)	−1040 (− 516)	+ 876 544 (+1114983)	+3 609 (+4 591)
30	Posen-Kreuzburger E. .	1882	203,70	30 255	41 527	42 804	136 848	194 183	953	1 485 546	7 293
	gegen	1881	—	− 613	+ 11 175	− 990	+ 18 488	+ 19 720 (+ 28 838)	+ 97 (+ 141)	+ 150 172 (+189 973)	+ 737 (+ 933)
31	Rechte-Oder-UferEisenb.	1882	317,99	131 071	173 151	141 280	736 530	951 810	2 993	7 383 851	23 220
	gegen	1881	—	+ 25 197	− 11 557	+ 5 418	− 31 755	− 20 337 (− 12 890)	− 64 (− 41)	+ 135 740 (+203 644)	+ 426 (+ 640)
32	Schleswigsche Eisenb. .	1882	233,43	64 715	17 608	97 808	157 998	277 977	1 191	2 171 399	9 302
	gegen	1881	—	+ 2 833	− 416	− 5 521	+ 17 389	+ 11 238 (+ 16 079)	+ 48 (+ 69)	− 62 410 (− 873)	− 268 (− 4)
33	Tilsit-Insterburger E. .	1882	53,82	14 882	9 367	20 505	24 216	52 659	978	409 144	7 602
	gegen	1881	—	+ 404	+ 3 528	− 72	+ 2 788	+ 2 904 (+ 4 464)	+ 54 (+ 83)	+ 17 468 (+ 22 721)	+ 324 (+ 422)
34	Unterelbesche Eisenb. .	1882	105,40	40 190	3 553	45 109	16 335	62 938	597	497 542	4 721
	gegen	1881	+ 50,10	+ 19 756	+ 1 624	+ 28 569	+ 7 308	+ 36 399 (+ 36 287)	+ 117 (+ 115)	+ 332 748 (+332 946)	− 228 (− 222)
35	Braunschweigische E. .	1882	344,34	—	—	242 899	590 480	877 163	2 547	6 874 495	19 964
	gegen	1881	—	—	—	+ 4 416	− 41 625	− 13 151 (+ 19 289)	− 39 (+ 56)	− 171 638 (−149 582)	− 499 (− 435)
36	Eutin-Lübecker Eisenb.	1882	33,00	20 209	2 694	14 940	7 853	26 343	798	229 244	6 947
	gegen	1881	—	+ 1 135	− 474	− 1 125	− 1 165	− 1 256 (− 259)	− 38 (− 8)	− 1 141 (+ 7 731)	− 34 (+ 234)
37	Hessische Ludwigsbahn: a) nicht garant. Linien	1882	527,26	526 261	253 654	548 541	688 191	1 290 266	2 447	9 829 388	19 462
	gegen	1881	+ 55,68	+ 5 016	+ 11 701	− 15 908	+ 29 103	+ 7 965 (+ 53 135)	− 272 (− 176)	+ 542 722 (+680 122)	− 231 (+ 61)
	b) garantirte Linien .	1882	179,15	131 218	74 006	68 756	86 390	160 499	896	1 218 426	6 801
	gegen	1881	—	− 4 371	− 5 216	− 2 607	− 3 710	− 4 957 (− 264)	− 28 (− 1)	+ 88 673 (+ 99 216)	+ 495 (+ 554)
38	Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn .	1882	349,17	104 308	39 587	207 643	220 756	452 032	1 295	3 620 280	10 368
	gegen	1881	—	+ 5 710	+ 8 380	+ 17 783	+ 31 493	+ 50 562 (+ 59 421)	+ 145 (+ 171)	− 2 362 (+ 55 754)	− 7 (− 159)
39	Saal-Eisenbahn	1882	74,80	35 016	16 601	28 516	39 661	77 628	1 038	684 022	9 145
	gegen	1881	—	− 3 356	+ 2 486	+ 164	+ 3 863	+ 3 254 (+ 7 534)	+ 44 (+ 101)	+ 36 798 (+ 58 980)	+ 492 (+ 789)
40	Weimar-Geraer E. . . .	1882	68,65	27 195	12 443	29 555	26 152	57 713	841	514 321	7 492
	gegen	1881	—	+ 3 257	+ 1 925	+ 1 826	+ 4 922	+ 6 517 (+ 6 136)	+ 95 (+ 90)	+ 24 887 (+ 37 320)	+ 363 (+ 544)
41	Wernshausen-Schmalkal-	1882	7,00	2 355	3 244	859	4 552	5 811	830	46 495	6 642
	dener E. gegen	1881	—	− 22	+ 235	+ 21	+ 1 153	+ 1 184 (+ 1 173)	+ 169 (+ 167)	+ 9 519 (+ 10 313)	+1 360 (+1 473)
42	Werra-Eisenbahn . . .	1882	172,00	55 416	43 916	97 712	180 783	302 895	1 761	2 462 205	14 315
	gegen	1881	—	+ 2 532	+ 6 242	+ 13 852	+ 13 199	+ 27 151 (+ 22 719)	+ 158 (+ 132)	+ 161 014 (+243 882)	+ 936 (+1 418)
	Summa A. III.	1882	5 009,26	—	—	—	—	9 376 121	1 872	76 622 344	15 422
	gegen	1881	+ 131,82	—	—	—	—	− 337 254 (+ 31 309)	− 119 (+ 44)	+ 2876595 (+ 4252524)	+ 234 (+ 517)
	Summa A.	1882	29 124,72	—	—	—	—	77 780 312	2 671	626 866 742	21 596
	gegen	1881	+ 423,83	—	—	—	—	+ 782 948 (+4818805)	− 13 (+ 128)	+20536437(+36354650)	+ 431 (+ 983)

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung.										
I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
Altenburg-Zeitzer E. . .	1882	25,15	20 433	31 839	7 853	48 858	62 915	2 502	585 698	23 288
gegen	1881	—	+ 3 262	— 1 912	+ 867	— 4 823	— 6 413 (— 5 002)	— 255 (— 198)	+ 7 551 (+ 28 652)	+ 300 (+1139)
Gaschwitz-Meuselwitzer	1882	27,79	15 464	20 880	6 341	26 538	38 918	1 400	369 111	13 282
Eisenbahn gegen	1881	—	— 653	— 864	— 92	— 685	— 5 257 (— 6 548)	— 190 (— 236)	+ 29 661 (+ 59 327)	+1067 (+2135)
Summa B. I.	1882	52,94	—	—	—	—	101 833	1 924	954 809	18 036
gegen	1881	—	—	—	—	—	— 11 670 (— 11 550)	— 220 (— 218)	+ 37 212 (+ 87 979)	+ 703 (+1662)
II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
Aachen-Jülicher E. . .	1882	28,97	18 626	62 806	4 646	43 550	58 585	2 022	485 117	16 745
gegen	1881	—	+ 1 000	+ 485	+ 345	+ 125	+ 518 (+ 4 492)	+ 18 (+ 155)	+ 25 146 (+ 32 613)	+ 868 (+1125)
Altdamm-Colberger E. .	1882	122,13	16 471	4 061	19 342	15 750	36 543	299	163 929	3 003
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breslau-Warschauer E. .	1882	55,34	15 200	7 373	13 877	19 247	36 709	663	327 395	5 916
gegen	1881	—	— 343	— 2 210	— 484	— 2 643	— 3 027 (— 366)	— 55 (— 7)	+ 26 306 (+ 35 115)	+ 475 (+ 634)
Crefelder Eisenbahn . .	1882	59,89	58 692	5 189	19 975	6 803	29 479	492	229 109	4 127
gegen	1881	+ 7,80	+ 14 904	— 408	+ 6 631	+ 359	+ 8 544 (+ 8 544)	+ 90 (+ 90)	+ 74 279 (+ 74 279)	+ 832 (+ 832)
Halberstadt-Blankenburger	1882	24,50	11 510	15 060	5 810	23 330	33 710	1 376	179 530	7 328
Eisenbahn gegen	1881	—	+ 2 060	+ 2 052	+ 228	+ 4 144	+ 6 421 (+ 8 350)	+ 262 (+ 341)	+ 5 536 (+ 12 770)	+ 226 (+ 521)
Kiel-Eckernförde-Flensburger	1882	78,80	24 106	3 077	23 146	11 349	35 422	450	294 472	3 737
Eisenb. gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreis-Oldenburger E. .	1882	24,00	4 893	697	3 281	1 779	5 203	217	48 673	2 028
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Westholsteinische E. . .	1882	89,50	17 968	8 095	15 220	22 403	38 583	431	279 139	3 119
gegen	1881	—	+ 601	+ 61	— 2 557	+ 3 532	+ 1 935 (+ 136)	+ 22 (+ 1)	+ 33 472 (+ 32 300)	+ 374 (+ 361)
Summa B. II.	1882	483,13	—	—	—	—	274 234	568	2 007 364	4 882
gegen	1881	+ 232,73	—	—	—	—	+ 91 559 (+ 98 324)	— 162 (— 135)	+ 671 813 (+ 694 151)	— 563 (— 471)
Summa B.	1882	536,07	—	—	—	—	376 067	702	2 962 173	6 382
gegen	1881	+ 232,73	—	—	—	—	+ 79 889 (+ 86 774)	— 274 (— 252)	+ 709 025 (+ 782 130)	—1173 (— 928)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 1132.

5. Lieferfristverlängerung.

In Folge der Unterbrechung des Verkehrs auf der Brennerroute und des dadurch auf der Gotthardbahn hervorgerufenen Güterandrangs ist mit Bewilligung der Schweizerischen Bundesbehörde die reglementarische Lieferfrist für Gütersendungen auf den Linien der Gotthardbahn bis auf Weiteres um 4 Tage verlängert worden. Strassburg, den 6. November 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

6. Submissionen.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Offert-Ausschreibung. Die Lieferung nachbenannter Materialien für den Bedarf im Jahre 1883 soll vergeben werden und zwar:

an Holzmateriale:
15 000 Eichenschwellen diverser Dimension,
90 Festmeter Eichenhölzer diverser Dimension,
22 Festmeter eichene Werkhölzer,
6 800 Kieferschwellen diverser Dimension,

an Eisenmateriale:
1 200 Stück Winkellaschen, ca. 10 000 kg,

an diversen Materiale:
5 500 kg säurefreies Rüböl,
3 300 „ Rüb-Brennöl,
9 600 „ Petroleum,
9 000 „ Mineral-Schmieröl für Waggonachsen,
9 000 kg Mineral-Schmieröl für Locomotiven,
1 000 kg Putzwolle,
1 500 „ Jutefäden,
1 600 „ Kupfervitriol Ia,
700 Kupferstutzen.

Anbote hierauf sind bis 20. November 1882, Mittags an die Direction in Wien, I. Hegelgasse 7 einzusenden, woselbst die Lieferungsbedingnisse und Bedarfs-Ausweise zur Einsicht erliegen.

Den Offerten für Lieferung von „diversen Materialien" müssen Musterproben beigegeben werden. Wien, den 6. November 1882. Der Verwaltungsrath. (441)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 89. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. November 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 13. November 1882.

Die bevorstehende Session des Preussischen Landtags.

In der am 14. d. Mts. beginnenden Session des Preussischen Landtages wird voraussichtlich sogleich der Etat vorgelegt werden.

Die bisher über das Schlussresultat des Eisenbahnetats umlaufenden Nachrichten können nicht zutreffend sein; die angegebene Summe des Bruttoertrages von 93 Millionen ist zu gering, wenn man berücksichtigt, dass der Etat für 1882/3 ohne die Nachtragsetats für die neu hinzugekommenen verstaatlichten Bahnen mit einem Ueberschuss von 102 Millionen (nach Abzug der einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben noch über 98½ Millionen) abschloss und dass seitdem das aus diesem Ertrage zu verzinsende Anlagecapital erheblich gewachsen ist. Die Summe von 93 Millionen würde einen sehr bedeutenden Rückgang der Rentabilität bezeichnen, während nach allen bisherigen Nachrichten das Gegentheil zu erwarten ist.

Darüber, ob der Etat grosse Erhöhungen der Beamtenbesoldungen bringen wird, verlautet bisher nichts, dagegen wird die Nachricht verbreitet und ist bisher nicht widersprochen, dass diejenigen Unterbeamten-Stellen, welche seit einigen Jahren nur diätarisch besetzt wurden, wieder etatmässig werden sollen. Dadurch wäre der Widerspruch gelöst, der jetzt zwischen den Reichseisenbahnen und den Preussischen Staatseisenbahnen bestand. Der Reichstag hatte bekanntlich denselben Antrag, welchen das Preussische Abgeordnetenhaus abgelehnt hatte, angenommen und den Etat für die Reichseisenbahnen nur mit der Massgabe genehmigt, dass die fraglichen Stellen etatmässig bleiben resp. wieder werden sollten. Vermuthlich hat eine erneuerte Erwägung dem Minister, der sich auch dem Reichstage gegenüber keineswegs principiell ablehnend verhalten hatte, die Ueberzeugung verschafft, dass die Gründe für die etatmässige Anstellung doch die stärkeren sind.

Das Eisenbahnmuseum,

welches nach einer vorjährigen Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten im Gebäude der technischen Hochschule in Charlottenburg eingerichtet werden soll, ist jetzt in der Aufstellung begriffen. Die Verwaltung wird ein Curatorium führen, bestehend aus den Professoren Göring, Meyer und Winkler und dem Regierungsrath Kuhnow. Die Einrichtung des Museums besorgt der Regierungs-Baumeister Havestadt.

Die Vorlesungen über Eisenbahnwesen,

welche in der abgelaufenen Woche in Berlin begonnen haben, rufen wieder die alte Polemik gegen die Juristen in der Eisenbahnverwaltung wach. Die „Kölnische Zeitung" zwar hofft das Beste von der neuen Einrichtung für die Ausbildung sowohl der Techniker, welche durch die Vorlesungen einen Einblick in den Verwaltungsdienst und die wirthschaftliche Seite des Eisenbahnwesens erhalten würden, als auch der Juristen, welchen nun doch eine Vorbereitung für den Eisenbahndienst zu Theil würde. Die „Frankfurter Zeitung" ist aber deshalb mit der Sache nicht einverstanden, weil sie darin, dass die Vorlesungen nicht an der technischen Hochschule, sondern an der Universität gehalten werden, den Versuch sieht, die Juristen, „welche nun einmal im Eisenbahnwesen absolut nicht am Platze sind, mit einer ganz oberflächlichen und laienhaften Kenntniss des Eisenbahnwesens auszustatten und ihnen dadurch gewissermassen auch für später das Anrecht auf Anstellung im Eisenbahnwesen zu geben". Nach Meinung dieser Zeitung sollen eben nur Techniker in den höheren Stellen der Eisenbahnverwaltung sein. Uebersehen wird dabei nur, dass das Eisenbahnwesen keineswegs eine ausschliesslich technische Institution ist, sondern mindestens ebenso sehr eine wirthschaftliche und dass in Folge davon ein grosser Theil gerade der höheren Stellen vorzugsweise wirthschaftliche, verwaltungswissenschaftliche und juristische Kenntniss erheischen. Es liegt wohl auf der Hand, dass man, wie es im Deutschen Eisenbahnwesen von Anfang an Sitte gewesen ist, für die technischen Stellen vorzugsweise technisch Vorgebildete, für die Verwaltungsstellen vorzugsweise Juristen auswählt. Keine von beiden Kategorien ist durch ihr Studium für das Eisenbahnwesen so ausgebildet, dass sie ausreichende Befähigung für selbstständige Stellungen im Eisenbahndienst, soweit dieselben nicht ausschliesslich technisch oder ausschliesslich juristisch sind, mitbringt. Das specifische Eisenbahnwesen muss practisch erlernt werden und jede der beiden Kategorien muss suchen, durch Praxis und Studium diejenigen allgemeinen Kenntnisse des Eisenbahnwesens zu erwerben, die für jede leitende Stellung in demselben nöthig sind. Darin sollen, so nehmen wir an, die Vorlesungen Techniker und Juristen unterstützen, sie sollen ihnen einen orientirenden Ueberblick über das Ganze und einen Einblick in den Zusammenhang des Eisenbahnwesens mit den technischen und staatswissenschaftlichen Disciplinen geben, gewiss aber weder für den Techniker noch für den Juristen die Praxis ersetzen. Daneben werden sie auch Denjenigen, welche nicht in den Eisenbahndienst eintreten, sondern sich nur eine allgemeine Kenntniss des Eisenbahnwesens verschaffen wollen, dazu die bisher noch gar nicht vorhandene Möglichkeit geben.

Von besonderem Nutzen können die Vorlesungen den schon im Eisenbahndienste thätigen Beamten sein, indem sie ihnen Gelegenheit bieten, das praktisch Betriebene tiefer und in besserem Zusammenhange zu erfassen, als die ausschliessliche Praxis ermöglicht. Es wird denn auch wohl seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung dafür gesorgt werden, dass durch Versetzung an die

Orte, wo solche Vorlesungen gehalten werden, nach und nach eine grössere Anzahl qualificirter Beamten in den Stand gesetzt wird, von denselben Vortheil zu ziehen.

Der Streit aber, ob der Mann, der Mitglied einer Direction, Betriebsdirector oder dergl. werden soll, technisch oder juristisch vorgebildet sein soll, ist müssig, wenn nur als Regel gilt, dass er dasjenige vom Eisenbahnwesen verstehen muss, was zu der Stelle, die er bekleiden soll, gehört.

Der Wagenmangel auf den Preussischen Staatseisenbahnen scheint noch nicht vollständig beseitigt zu sein; es sind aber Wagen Französischer Bahnen angeliehen und in nächster Zeit wird noch die Ablieferung einer grösseren Menge von Locomotiven und Wagen erwartet, welche in Bestellung gegeben sind. Dass aber, wie nach einer Notiz des „Berliner Actionair“ anzunehmen zu sein scheint, noch 153 Locomotiven und 4 000 Wagen zu erwarten sind, ist wohl nicht ganz richtig; es sind doch schon im Laufe des Jahres erhebliche Mengen von neuem Betriebsmaterial abgeliefert und so gross ist die Gesammtzahl der bestellten Betriebsmittel im Etat nicht angenommen.

Eisenbahnunfälle

von grösserer Bedeutung sind in vergangener Woche in Deutschland drei zu verzeichnen.

Am 5. November hat der ungewöhnlich heftige Sturmwind, ohne dass man es hätte rechtzeitig verhindern können, in Arenshausen eine Anzahl leerer Güterwaggons aus dem Seitengeleise getrieben, den Bahnhof entlang und nun in rasendem Laufe nach Eichenberg zu, dem von Kassel kommenden Personenzug direct entgegen. Dieser hatte Kassel gegen ¼4 Uhr verlassen, war dicht besetzt und befand sich schon zwischen den Stationen Eichenberg und Arenshausen, wie uns mitgetheilt wird. Es war inzwischen dunkel geworden, und so konnte der Führer des Personenzuges das Herannahen der Güterwaggons nicht so frühe wahrnehmen, dass er einen Zusammenstoss hätte überhaupt verhüten können; indessen bemerkte er die grosse Gefahr immer noch rechtzeitig genug, um durch rasches Geben von Contredampf den furchtbaren Anprall zu mindern. Trotzdem bohrte sich die Maschine förmlich in die Waggons hinein, dass rechts und links die Trümmer weitab geschleudert wurden. So wurde die Maschine zum Entgleisen gebracht und sowohl diese ganz erheblich beschädigt, als auch von den Güterwaggons eine ganze Anzahl zertrümmert. Glücklicherweise ist indessen — hauptsächlich wohl durch die Geistesgegenwart des Locomotivführers — der Verlust an Menschenleben nicht zu beklagen. Die Strecke wurde unfahrbar und es musste der Haller Personenzug über Arenshausen-Friedland geleitet werden.

Am 7. November Morgens etwas nach 8 Uhr stiessen vor dem Rellinghauser Tunnel, eine Viertelstunde von Essen, der Essener und Düsseldorfer Personenzug zusammen. Die Ursache des Unfalles ist die Nichtbeachtung der aus Veranlassung der Verspätung des Essener Zuges gegebenen Ordre bezüglich der Verlegung der Zugkreuzung. Die Materialbeschädigung ist ganz unbedeutend, 3 Personen sind durch den Aufstoss unerheblich contusionirt. Der Betrieb ist nicht gestört, die Untersuchung ist in vollem Gange.

Sonnabend, 11. November Abends gegen 9 Uhr, entgleiste der Personenzug No. 47 auf der Bahnstrecke Strasburg U.-M.-Pasewalk, etwa 1 km vor dem letzteren Bahnhof dadurch, dass sich der Spurkranz von dem linken Vorderrade der Locomotive abgelöst hatte. Obwohl der Post- und ein Personenwagen in Folge dessen sich zur Seite legten, während die übrigen Fahrzeuge stehen blieben, ist glücklicher Weise kein Verlust an Menschenleben zu beklagen. Schwerere Verletzungen dagegen haben ein Schaffner und zwei Passagiere erlitten durch Armbruch resp. Quetschungen, während zwei Post-, ein Bahnbeamter und ein Passagier leichte Beschädigungen erhielten, die ihre Reise fortzusetzen nicht verhinderten. Die Bahnstrecke ist einstweilen gesperrt, so dass die Passagiere an dieser Stelle aus einem in den anderen Zug umsteigen mussten. Voraussichtlich wird bereits am 14. November der regelmässige durchgehende Verkehr wieder stattfinden.

Vorschlag von Kilometer-Abonnementsbillets.

In der „Kölnischen Zeitung“ wird für die Preussischen Staatseisenbahnen vorgeschlagen, Abonnements nicht für gewisse Strecken, sondern für eine Anzahl Kilometer einzurichten und zwar in folgender Weise:

„Es werden von der Eisenbahnverwaltung Abonnements ausgegeben, gültig für ein Jahr, etwa auf 1 000 km mit 15 pCt., 2 000 km mit 20 pCt., 5 000 km mit 25 pCt., 10 000 km mit 33⅓ pCt. ermässigten Fahrpreisen, vorläufig vielleicht für die II. und III. Wagenclasse. Der Abonnent erhält eine beliebige Anzahl Billets auf 5, 10, 20 und 100 km lautend, im Gesammtbetrage der Kilometer seines Abonnements. Von der Eisenbahnverwaltung werden demnächst Kilometerzeiger zusammengestellt und diese den Abonnenten sowie den Schaffnern eingehändigt. Beim Beginn einer Fahrt hat der Abonnent auf einem oder mehreren entsprechenden Billets den Anfangs- und Endpunkt seiner Fahrt in das Billet einzutragen. Angefangene 5 km zählen dabei für voll. Die Billets werden ebenso coupirt und abgenommen wie gewöhnliche Billets, wobei coupirte nicht abgenommene Billets werthlos wären. Die Abonnementsbillets sind für alle Züge mit entsprechender Wagenclasse gültig, auch wird auf dieselben das gewöhnliche Freigepäck gewährt.

Die Vortheile solcher Abonnements für beide betheiligten Factoren liegen auf der Hand. Abgesehen davon, dass die Eisenbahnverwaltung grössere Summen schon am Anfang des Jahres in Händen, mithin im Durchschnitt 6 Monate zinsfrei hätte, würde sich namentlich an Stationen mit grösserem Verkehr eine erhebliche Erleichterung des Schalterdienstes fühlbar machen, besonders wenn die Abonnementsbillets nicht auf den Namen, sondern auf den Inhaber lauten würden. Es würden sich in dem Falle sehr bald Personen finden, die ein Geschäft aus dem Verkaufe solcher Billets machten, und es wäre damit zugleich eine oft gestellte Forderung von Verkaufsstellen für Billets, wie solche in Amerika und andern Ländern längst bestehen, gelöst.“

Der Vorschlag wird in dieser Weise schwer durchzuführen sein. Die Feststellung der Kilometer für die einzelne Fahrt wird viele Schwierigkeiten machen und zu vielen Differenzen mit dem Eisenbahnpersonal Anlass bieten. Die in Aussicht genommene Ermässigung ist sehr bedeutend, zumal wenn man berücksichtigt, dass bei der beabsichtigten Uebertragbarkeit der Billets vorzugsweise Abonnements auf 10 000 km genommen werden würden, und übersteigt bei weitem die Kosten, welche der Eisenbahn durch die Billetexpedition erwachsen.

Die Aussicht aber, dass künftig die Eisenbahnbillets ein allgemeiner Handelsartikel werden sollen, welchen die Eisenbahnen en gros liefern und der vielleicht erst durch mehrere Vermittlungsinstanzen im Publikum vertrieben würde, wird weder die Eisenbahnen noch das Publikum sonderlich verlocken. Die Controle müsste eine ganz andere, viel schwierigere werden als bisher.

Billet-Verkaufsstellen ausserhalb der Bahnhöfe bestehen übrigens schon fast an allen Orten, an welchen dazu ein Bedürfniss sich gezeigt hat.

Die Conferenz über die Ermässigung der Schlesischen Kohlentarife

wird am 13. d. Mts. stattfinden. Dass es weder dem Preussischen Minister noch dem Reichseisenbahnamt zusteht, die Eisenbahnen zu dieser Massregel zu zwingen, ist offiziell im Abgeordnetenhaus und Reichstag anerkannt; trotzdem wird wohl die Conferenz den Erfolg haben, dass eine weitere mässige Herabsetzung der Tarife eintritt. Ein plötzliches Herabgehen auf die Rheinisch-Westfälischen Sätze dagegen möchte nicht gerathen sein und nicht blos die Eisenbahnen sehr schädigen, sondern auch den Kohlenconsumenten schwerlich einen entsprechenden Vortheil bringen.

Die Generalconferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten auf den 25. d. Mts. nach dem Sitzungssaal im hiesigen Potsdamer Bahnhofsgebäude einberufen. Am 23 d. Mts. wird eine vorberathende Conferenz sämmtlicher Preussischer Staatsbahndirectionen und der Direction der Main-Neckar Eisenbahn im Ministerium der öffentlichen Arbeiten stattfinden. Die Tagesordnung umfasst 59 Positionen, welche den Güterverkehr betreffen (Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, Aenderungen der Tarifvorschriften und der Güterclassification) und verschiedene Angelegenheiten des Personenverkehrs. Sämmtliche Positionen sind bereits von den ständigen Tarifcommissionen vorberathen.

Die Tariffrage im Deutschen Handelstage.

In der vorjährigen Sitzung des Deutschen Handelstages war auch über die Eisenbahntarife verhandelt.

Die Referenten (Dr. Marcus aus Bremen und Dr. Natrop aus Essen) hatten beantragt, zu beschliessen:

Der Deutsche Handelstag erblickt in dem seit Verstaatlichung eines grossen Theiles der Preussischen Privatbahnen zu Tage getretenen Bestreben, die Tarife — ohne Rücksicht auf die concreten Verhältnisse der verschiedenen Landestheile — zu generalisiren, eine grosse Gefahr für die gesunde Entwickelung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse. Er erklärt sich daher sowohl gegen die Einführung eines Normaleinheitstarifs für sämmtliche Preussischen Staatsbahnbezirke als auch gegen jede andere nur unter Schädigung berechtigter Interessen durchführbare Unificirung der Frachtsätze. Des Ferneren ist der Deutsche Handelstag, indem er davon ausgeht, dass der Schutz der inländischen Productionsinteressen Sache der Reichszoll-Gesetzgebung ist, der Ansicht, dass bei der Erstellung von Eisenbahntarifen nur tarifnicht handelspolitische Gesichtspunkte massgebend sein dürfen.

Wenngleich in Bezug auf die Leistungen des Staats-Eisenbahnbetriebes im gegenwärtigen Augenblicke ein endgiltiges Urtheil verfrüht sein würde, so erachtet doch der Handelstag es im Interesse einer Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahnen für erforderlich, dass die für die Verwaltung derselben massgebenden Instanzen eine grössere Selbstständigkeit erhalten, als bisher. Unter diesem Gesichtspunkte hält er dafür, dass:

1. das in den Staatsbahnen investirte Capital als ein selbstständiges Vermögensobject zu verwalten, mithin Ueberschüsse

nicht an den allgemeinen Staatshaushaltsetat abzuführen, vielmehr zur Verbesserung des Verkehrswesens zu verwenden sind,

2. den Eisenbahndirectionen eine erweiterte Competenz in Verwaltung, Betrieb und Bau, insbesondere auch in finanzieller Beziehung eingeräumt wird.

Der Handelstag hielt aber diese Fragen noch nicht für spruchreif und beschloss die Anträge zur Berathung den Handelskammern und den Eisenbahnconferenzen zu überweisen.

Es haben sich nun die Handelskammern Braunschweig, Koblenz, Köln, Dresden, Düsseldorf, Elberfeld, Göttingen, Grünberg i/Schl., Hagen, Halberstadt, Hanau, Lüdenscheid, Lüneburg, Offenbach, Osnabrück, Siegen, Trier, Worms, Plauen und mehrere andere in gleichem Sinne wie die Handelskammer Frankfurt a/M. gegen die Decentralisation der Tarifbildung ausgesprochen. Die letztgenannte Handelskammer hat deshalb durch ihren Delegirten beim Ausschuss des Deutschen Handelstages beantragt, diesen Gegenstand nicht auf die Tagesordnung des nächsten Handelstages zu setzen, welchem Antrage der Ausschuss entsprochen hat.

Zum Bau von Secundärbahnen.

Wie auch in der Vereinszeitung berichtet wurde, soll die Preussische Regierung beabsichtigen, vom Landtage wieder erhebliche Mittel zum Bau von Secundärbahnen zu fordern. Der „Börsencourier“ spricht von einer Anleihe von 60 Millionen. Welche Bahnen beantragt werden sollen, ist noch unbekannt; es sollen indessen die westlichen Provinzen dieses Mal besser als das vorige Mal berücksichtigt werden; namentlich soll von einer Bahn von Münster über Warendorf-Rheda-Wiedenbrück nach Lippstadt zum Anschluss an die Lippstadt-Warsteiner Bahn die Rede sein.

Vom vorigen Hannoverschen Provinziallandtage war ein Antrag auf Gewährung einer Provinzialunterstützung für den Bau einer Eisenbahn Osnabrück-Brackwede-Bielefeld an den ständischen Verwaltungsausschuss überwiesen zur Berichterstattung im nächsten Provinziallandtage und zur Erwägung, ob und nach welchen Grundsätzen überhaupt der Bau von Secundärbahnen aus provinzialständischen Mitteln zu unterstützen sei.

Im jetzt abgehaltenen Provinziallandtage hat sich der Verwaltungsausschuss gegen die Gewährung der Beihilfe ausgesprochen und dabei bemerkt, dass der Kreisordnungsfonds anderen Zwecken diene, der Chausseebau-Capitalienfonds für ausserordentliche Naturereignisse bestimmt sei und aus dem gewöhnlichen Chausseebaufonds Mittel für Secundärbahnen nur verwendet werden könnten, wenn durch den Eisenbahnbau an der Chausseeunterhaltung Ersparungen einträten. Der Provinziallandtag ist den Ansichten des Ausschusses beigetreten.

Mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten von Secundärbahnen sind beauftragt:

die Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn für eine normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Bitterfeld nach Stumsdorf;

die Königliche Eisenbahn-Direction zu Erfurt für eine gleiche Bahn von Teuchern über Taucha und Lützen nach Markranstedt;

die Königliche Eisenbahn-Direction zu Berlin für eine gleiche Bahn von Bentschen nach Wollstein.

Nachdem der Bau der Unstrutbahn vom Staate übernommen ist, hat die früher zu deren Bau gegründete Actiengesellschaft in einer Versammlung am 7. d. M. ihre Auflösung beschlossen.

Zum Bau einer Eisenbahn von Leipzig nach Frankfurt a/O. (siehe No. 87 S. 1107) über Falkenberg, Luckau und Lübben soll nach der „Schles. Z.“ ein Comité in der Bildung begriffen sein.

Die Preussische Regierung scheint dem Bau der schon lange projectirten Bahn von Wittenberg nach Torgau jetzt näher treten zu wollen; es wird wenigstens berichtet, dass jetzt bezügliche Localuntersuchungen eingeleitet sind. Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft hatte dem Unternehmen eine sehr namhafte finanzielle Betheiligung in Aussicht gestellt.

Zur Förderung einer Secundärbahn von Muskau über Sommerfeld, Bobersberg, Crossen, Sternberg, Zielenzig, Landsberg a/W., Berlinchen, Bernstein nach Arnswalde findet am 15. d. M. eine Versammlung der Interessenten in Cüstrin statt.

Die Weiterführung der Bahn von Posen nach Wreschen (für welche schon generelle Vorarbeiten angeordnet sind) nach Strzalkowo wird beabsichtigt.

Das Project einer Zweigbahn zwischen Liebenstein und Immelborn soll wieder aufgenommen sein.

Zur Besprechung über eine Secundärbahn von Soltau nach Neustadt a/Rbg. hat am 2. d. M. eine Versammlung stattgefunden, in welcher die Bahntrace besprochen ist und als Haltestellen Mariensee, Mandelsloh, Stöcken und Stöckendrebber angenommen sind. In Verbindung damit steht das Project einer Eisenbahn von Hannover über Walsrode nach Rotenburg, für das in letzter Zeit der Bürgerverein in Hannover lebhaft eingetreten ist.

Für die Secundärbahn Wismar-Rostock (siehe No. 87 S. 1107) ist das erforderliche Actiencapital von 1 702 000 ℳ nun vollständig gezeichnet; die Landesbeihülfe würde 1 148 000 ℳ zu betragen haben. Elf eigene Stationen sind in Aussicht genommen, in Wismar und Rostock soll die Bahn in die Bahnhöfe der Friedrich-Franzbahn eingeführt werden. Bei einer angestellten Rentabilitätsberechnung ist man auf eine Einnahme von 277 212 ℳ, eine Ausgabe von 256 000 ℳ und einen Ueberschuss von 21 212 ℳ gekommen.

In Holstein scheint der Bau einer normalspurigen Bahn zwischen Marne und Friedrichskoog seitens der Marschbahn-Gesellschaft festzustehen; für die Subvention von 1 000 000 ℳ, welche der Kreis Husum für die projectirte Bahn Heide-Ripen übernommen hat, ist an Stelle der ersten von der Regierung nicht genehmigten eine neue Untervertheilung auf die interessirten Ortschaften vorzunehmen. Man nimmt an, dass eine Verständigung auf Grund der Forderungen der Regierung erreicht und damit der Bau der Bahn gesichert wird.

Nach dem „B. B.-C.“ ist ein Consortium, bestehend aus Erlanger & Söhne, Gebrüder Sulzbach, Eltzbacher & Co. in Köln, Königs vom A. Schaaffhausen'schen Bankverein und J. Simon Wittwe in Königsberg zusammengetreten, um den Bau von fünf Secundärbahnen im Elsass auszuführen, deren Concession dem Geh. Commerzienrath Simon aus Königsberg i/Pr. zugesichert sein soll.

Bevorstehende Betriebseröffnung von Bahnstrecken des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens und deren Verwaltung.

Laut Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 30. October ist die Verwaltung und Betriebsleitung der nachstehenden, zum Oberschlesischen Eisenbahnunternehmen gehörenden Bahnstrecken: a) Inowrazlaw-Montwy nebst Zweigbahn nach der Sodafabrik am Montwy und der Zuckerfabrik Lingen & Comp., b) Dürrgoy-Klettendorf-Koberwitz-Zobten mit Abzweigung nach Ströbel, c) Strehlen-Nimptsch, d) Orzesche-Sohrau, e) Rybnik-Loslau-Annaberg, nach ihrer demnächstigen — auf den Strecken ad a) bereits erfolgten — Betriebseröffnung innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse den der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern übertragen worden, und zwar: ad a) dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Posen, ad b) und c) dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Neisse, ad d) und e) dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Ratibor.

Die Eröffnung der Güstrow-Plauer Eisenbahn wird, obgleich der Bau bis zum 20. d. M. vollendet sein wird, erst am 30. d. M. stattfinden.

Eröffnung von Haltestellen.

Laut Bekanntmachung des Reichs-Eisenbahnamts vom 6. d. Mts. werden folgende Haltestellen eröffnet:

Am 15. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Berlin an der Bahnstrecke Berlin-Stettin die Haltestelle Carow, zwischen den Stationen Blankenburg und Buch, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Am 12. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln an der Bahnstrecke Saarbrücken-St. Ingbert die Haltestelle Schaafbrücke, zwischen den Stationen Saarbrücken und Scheidt, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Baden.

Betreffend den Heidelberger Bahnunfall veröffentlicht die „Karlsr. Ztg.“ eine Erklärung des Staatsministeriums, betreffend das Urtheil des Landgerichts Mannheim in Sachen des Heidelberger Bahnunfalls, in welchem schwere Beschuldigungen gegen die Eisenbahn-Generaldirection ausgesprochen wurden. Die Erklärung des Staatsministeriums constatirt gegenüber den bezüglichen vier Punkten der Entscheidungsgründe des Landgerichts: 1. dass die Bahndirection vor dem Bahnunfall von keiner Seite und zu keiner Zeit um Errichtung eines Klingelwerks (im Urtheil irrig Läutewerk genannt) angegangen wurde; 2. dass vor dem Bahnunfall ein Antrag auf Errichtung eines zweiten Fahrdienstbureau nicht gestellt worden, wohl aber von Seite der Direction eine Central-Weichenstellung und die Errichtung zweier Filial-Fahrdienstbureaux in Vorbereitung waren; 3. dass es nicht Uebung der Badischen Bahn sei, einen abgehenden Zug vor Ankunft eines einfahrenden abzulassen, und dass die Vorschrift der Fahrdienstbeamten, nach Lage der Sache zu verfahren, geeignet sei, die Sicherheit des Betriebes zu wahren; 4. dass die Annahme unzutreffend sei, dass der betreffende Fahrdienstbeamte mit Geschäften überhäuft gewesen sei. Das Staatsministerium habe deshalb keine Veranlassung, etwaige Massnahmen gegen die Bahndirection zu ergreifen.

Berliner Stadtbahn. (Berichtigung.)

Die aus der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ entnommene Notiz in No. 87 Seite 1108 dieser Zeitung, „dass zur Sicherheit des Betriebes auf der Stadtbahn, wegen der ausserordentlich starken Abnutzung der Schienen in den Curven, dort künftig Gussstahl-Schienen verwandt werden sollen, obgleich auch dieses sehr theuere Material voraussichtlich nach dreimonatlicher Befahrung verschlissen sein werde“, muss nach erhaltener Mittheilung von sachverständiger Seite dahin berichtigt werden, dass, nachdem die bei Eröffnung des Stadtbahnbetriebes ganz neuen und mithin im Gangwerk starren Maschinen und Wagen sich eingefahren haben und die Spurweite der betreffenden Geleisstrecken angemessen regulirt ist, jetzt noch weniger wie früher, von einer enorm starken Abnutzung der Schienen auch in den schärfsten Curven der Stadtbahn die Rede sein kann und die von Anfang an verwandten Bessemer-Stahlschienen vollkommen genügen und eine längere Zeit aushalten werden.

Die am stärksten seitlich abgefahrenen Schienen fanden sich in der Curve vor Station Alexanderplatz und wurden die ersten derselben erst nach 6 monatlicher Befahrung, mit durchschnittlich 102 Zügen täglich, ausgewechselt.

Ueber die Verwendung von Güterzugs-Locomotiven zu Personenzügen.

Wir erhalten aus München, datirt vom 8. d. Mts., folgende Zuschrift von sehr beachtenswerther Seite, welche wir unsern Lesern nicht vorenthalten wollen:

„Ich habe mit grossem Interesse den Leitartikel in No. 86 Ihrer Zeitung, betitelt: „Ueber die Verwendung von Güterzugs-Locomotiven zu Personenzügen“ gelesen und mich namentlich gefreut, einmal eine Stimme aus dem Kreise der Betriebstechniker zu vernehmen, welche den Einfluss des Eigengewichts einer Locomotive auf die Sicherheit des Betriebs und den Unterhalt des Gestänges berücksichtigt, wie es leider so äusserst selten geschieht.

Immer grösser und schwerer werden die Maschinen für den Schnellzugsdienst, immer weiter wird die Radbasis ausgedehnt, ohne zu beachten, dass darin ein Moment liegt, was die Sicherheit zu gefährden vermag. Höchst selten ist das Bestreben, die Leistungsfähigkeit der Maschine zu vermehren und zugleich dessen Eigengewicht innerhalb der der Widerstandsfähigkeit des Oberbaues entsprechenden Grenzen zu halten. Der das Gestänge unterhaltende Beamte wird zur Verzweiflung gebracht, weil alle Mittel, dasselbe in betriebssichern Zustande zu erhalten, nicht ausreichen.

Wir besitzen gute Güterzugs-Locomotiven, aber noch keine Schnellzugs-Locomotive, der man sich ohne Sorge anvertrauen kann, und es würde sich der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ein grosses Verdienst erwerben, wenn er sich der höchst wichtigen Angelegenheit in der Weise annähme, dass er mit einer ansehnlichen Prämie eine Concurrenz für die beste Schnellzugsmaschine eröffnen würde, es würde damit jedenfalls ein grösserer Erfolg erzielt, als es bezüglich der Zugkuppelungen und ähnlicher Aufgaben der Fall war.“ Krauss.

Oldenburgische Staatseisenbahnen.

–tz. (**Geschäftsbericht pro 1881.**) Unter der Verwaltung der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirection standen im Jahre 1881 — wie in den Vorjahren — 346,41 km und es waren an Betriebsmitteln vorhanden 62 Locomotiven, 32 Tender, 147 Personen-, 23 Gepäck-, 771 Güter- und 150 Erdtransportwagen.

Das Anlagecapital beträgt 41 948 362 ℳ (121 094 ℳ pro Kilometer); dasselbe ist aufgebracht worden mit 32 129 938 ℳ durch den Oldenburgischen und mit 7 052 208 ℳ durch den Preussischen Staat, 2 001 216 ℳ sind von Bremen für den betr. Theil der Oldenburg-Bremer Bahn und 765 000 ℳ von dem Niederländischen Staate für den auf Niederländischem Gebiete belegenen Theil der Strecke Ihrhove-Neuschanz verwendet worden.

Der Personenverkehr (welcher geringer war wie im Vorjahre) hat dasselbe finanzielle Resultat ergeben wie im Jahre 1880, während der Ausfall von 25 437 t Gütern mit einer Mindereinnahme von 2,3 pCt. verknüpft war.

Im Jahre 1881 gelangten zur Beförderung 3 292 Personen in der I., 222 839 in der II., 1 252 769 in der III. und 4 669 in der IV. Wagenclasse, sowie 70 708 Militärs und 2 442 Personen als Viehbegleiter, zusammen 1 556 719 Personen auf eine Entfernung von 47 758 717 km. Die specifische Frequenz beträgt daher 137 868 km — gegen 137 892 km im Vorjahre.

Die Einnahmen betrugen 15 651 ℳ für Beförderungen in der I., 380 330 ℳ für Beförderungen in der II., 986 174 ℳ für Beförderungen in der III. und 2 259 ℳ für Beförderungen in der IV. Wagenclasse, 54 610 ℳ für Militärpersonen und 4 191 ℳ für Viehbegleiter, zusammen 1 443 215 ℳ (4 195 ℳ pro Kilometer gegen 4 178 ℳ im Vorjahre). Das beförderte Passagiergepäck (4 008,8 t) brachte eine Einnahme von 69 159 ℳ, die Extrazüge und Salonwagen 5 747 ℳ, 192 Equipagen 4 373 ℳ und 124 141 Stück Vieh 183 048 ℳ. Die Gütertransporte umfassten 6 098 t Eilgut, 57 776 t Stückgut, 124 t Militärgut, 22 773 t Güter der Wagenladungsclassen, 329 686 t der Special- und Ausnahmetarife und 114 375 t Kohlen, zusammen 530 832 t auf eine Entfernung von 40 297 404 Kilometer, so dass die specifische Güterfrequenz 116 467 tkm umfasste. Die Frachteinnahmen betrugen 1 829 805 ℳ = 5 288 ℳ pro Kilometer Bahnlänge gegen 5 411 ℳ im Vorjahre. Ausserdem sind noch für Posttransporte 7 488 ℳ, für Militärtransporte 24 ℳ und aus sonstigen Quellen 127 415 ℳ vereinnahmt worden, so dass die Gesammteinnahme 3 667 347 ℳ = 10 587 ℳ pro Kilometer Bahnlänge — gegen 10 670 km im Vorjahre — betragen hat.

Die Betriebskosten von 1 924 498 ℳ = 5 556 ℳ pro Kilometer Bahnlänge (gegen 5 681 ℳ im Vorjahre) vertheilten sich mit 193 969 ℳ auf die allgemeine, mit 617 969 ℳ auf die Bahn- und mit 1 112 559 ℳ auf die Transportverwaltung. Dieselben betrugen 52,5 pCt. der Bruttoeinnahme gegen 53,2 pCt. im Vorjahre.

Der Betriebsüberschuss betrug 1 742 849 ℳ = 5 031 ℳ pro Kilometer Bahnlänge — gegen 4 989 ℳ im Vorjahre. Durch diesen Ueberschuss wurde das verwendete Anlagecapital mit 4,16 pCt. verzinst (im Vorjahre mit 4,14 pCt.). Derselbe ergab eine Verzinsung für Oldenburg-Bremen von 11,07 pCt., für Oldenburg-Leer 5,72 pCt., für Oldenburg-Wilhelmshafen 4,61 pCt., für Sande-Jever 2,76 pCt., für Hude-Brake-Nordenhamm 2,17 pCt., für Oldenburg-Quakenbrück 4,51 pCt., für Quakenbrück-Osnabrück 0,94 pCt. und für Leer-Neuschanz — 0,19 pCt.

Der an die Oldenburgische Landescasse abgelieferte Ueberschuss von 1 007 384 ℳ verzinste das Oldenburgische Anlagecapital mit 3,74 pCt. gegen 3,69 pCt. im Vorjahre. Von dem obigen Ueberschusse sind ferner überwiesen worden: 116 512 ℳ an Bremen zur Verzinsung der Bremischen Anlagen, 262 597 ℳ an Preussen für den Betrieb der Wilhelmshafen-Oldenburger Eisenbahn, 3 266 + 6 015 + 30 935 + 31 000 ℳ für Verzinsung des Anlagecapitals diverser Bahnhöfe etc. und 294 105 ℳ zur Abführung an den Erneuerungsfonds. Letzterer schloss ult. 1881 mit einem Bestande von 474 070 ℳ ab.

Niederländische Correspondenz.

Automatische Bremsvorrichtungen. In Folge einer Königlichen Verordnung vom 11. September d. J. müssen mit dem Eintritt des Sommerfahrplans in 1883 in den Schnellzügen mit einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 60 km pro Stunde die Locomotiven, Tender, Personen- und Lastwagen mit einer automatischen Bremsvorrichtung versehen sein, nach einem von dem Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe genehmigten oder festgestellten System. Ebenso sind auf Anordnung des Ministers die automatischen Bremsvorrichtungen nach dem Seitens des Ministers genehmigten oder festgestellten System an den Locomotiven und Wagen von Personenzügen mit einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 60 km pro Stunde anzubringen.

Niederländische Centralbahn. In der am 18. October in Utrecht abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Niederländischen Centralbahn zur Berathung des in No. 82 S. 1050 dieser Zeitung mitgetheilten Vertragsentwurfs, wonach der Betrieb der Bahn an die Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen übertragen werden soll, wurde eine Commission von fünf Actionären ernannt zur Untersuchung des Vertragsentwurfes und eventueller anderweiter Pachtbedingungen, über welche in einer dazu zu berufenden ausserordentlichen Generalversammlung Bericht erstattet und ein motivirter Antrag gestellt werden soll.

Staatsbahn Geldermalsen-Elst. Am 1. November cr. wurde die Strecke Geldermalsen-Elst der Staatseisenbahn Dordrecht-Elst mit Verbindungsbahn von Valburg nach Ressen-Bemmel dem Betriebe übergeben.

Die Entfernungen zwischen den an derselben liegenden Stationen betragen im Einzelnen: Elst bis Valburg 5,733 km; bis Hemmen-Dodewaart 8,232 km; bis Kesteren 6,770 km; bis Echteld 5,600 km; bis Tiel 5,968 km; bis Wadenoyen 4,456 km; bis Geldermalsen 7,444 km; Verbindungsbahn in der Nähe von Valburg nach Ressen-Bemmel 2,005 km.

Die Bahn hat in Elst und Ressen-Bemmel Anschluss an die Staatsbahn in der Richtung nach Arnhem-Leeuwarden und Nymegen und in Geldermalsen an die Staatsbahn in der Richtung nach Utrecht und Boxtel.

Directe Bahn Calais-Marseille.

Um die Concurrenz der Gotthard-Route zu bekämpfen und den Hafen von Marseille gegenüber dem durch diesen neuen Verkehrsweg bevorzugten Hafen von Genua zu begünstigen, wird in Frankreich der Bau einer directen Eisenbahn von Calais nach Marseille geplant. Ein auf die Ausführung dieser Bahn bezüglicher Gesetzentwurf, von mehreren Deputirten unterzeichnet und anscheinend dazu bestimmt, in der Deputirtenkammer eingebracht zu werden, wird in der „Finance Nouvelle“ veröffentlicht. Nach diesem Gesetzentwurfe soll die Bahn von Calais über Bou-

logne sur mer oder nahe an dieser Stadt vorbei über Abbeville, Beauvais, Pontoise, Paris, Nevers, Lyon und Avignon nach Marseille gehen und soll Anschlüsse nach Genf, nach Cette etc. erhalten. Die neue Linie soll nur Neigungen von nicht über 5 mm (1 : 200) und Curven von nicht unter 1 000 m Radius, sowie so stabilen Oberbau erhalten, dass Züge mit 100—120 km pro Stunde Fahrgeschwindigkeit sicher befördert werden können. Die Concession dieser Linie soll einer oder mehreren neuen Eisenbahngesellschaften gegeben werden. Denselben Gesellschaften sollen auch die innerhalb des betreffenden Bezirkes gelegenen Linien des 3. Netzes übertragen werden. Durch diese Verbindung der Linien des 3. Netzes mit der neuen Bahn soll die letztere hergestellt werden können, ohne dass dem Lande irgend welche neue Opfer auferlegt würden.

In den dem Gesetzentwurfe beigefügten Motiven ist gesagt, dass die Eröffnung der Gotthardbahn den Französischen Transitverkehr und den Verkehr mit Italien in hohem Grade schädige und dass es nöthig sei, ohne Zeitverlust Massregeln zu treffen, um für Frankreich die Folgen eines so wichtigen wirthschaftlichen Factums zu mildern. Die Herstellung einer neuen grossartigen Linie von Calais nach Marseille sei bereits seit 10 Jahren geplant. Es sei nunmehr festgestellt, dass die bestehenden grossen Gesellschaften unfähig seien, ihrer Aufgabe zu genügen und müsste deshalb die neue Bahn auch neuen Gesellschaften übertragen werden.

Italien.

Novara-Pino. Am 15. November cr. wird, wie der „Mon. d. Str. ferr." mittheilt, eine vom Minister der öffentlichen Arbeiten ernannte technische Commission behufs Vornahme der bahnpolizeilichen Abnahmeprüfung sich auf die Strecke Novara-Pino begeben. Die Einweihung dieser die directe Verbindung der Gotthardlinie mit Genua vermittelnden Linie ist für den 18., die Eröffnung für den allgemeinen Verkehr auf den 22. November cr. in Aussicht genommen. Zur Feier der Eröffnung wird auch die Stadt Genua den offiziellen Repräsentanten wie den zur Eröffnung eingeladenen Personen einen festlichen Empfang bereiten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Mit Gültigkeit vom 20. December d. J. ab wird im **Rheinischen Nachbarverkehr** die Tarifentfernung Lüdenscheid-Osnabrück auf 170 km, die Tarifentfernung Lüdenscheid-Capellen-Wevelinghoven auf 121 km berichtigt. Köln, den 7. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2068)

Am 15. d. Mts. treten für den Verkehr zwischen der Station Dömitz der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) — excl. der Stationen der Strecke Haiger-Giessen —, des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) — excl. der Stationen der Strekken Bacharach-Bingerbrück-Saarbrücken-Saargemünd und Saarbrücken-Völklingen —, des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld — excl. der Stationen östlich von Arnsberg — und der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn andererseits, unter Aufhebung der im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbands-Gütertarif vom 1. Mai 1878 bezw. im Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbands-Gütertarif vom 1. März 1878 nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Sätze, neue bezw. ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, den 7. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2069)

Rumänische Eisenbahnen. Am 15. November 1882 tritt Nachtrag I zu Theil I des Local-Gütertarifs in Kraft. (2070)

Zum Tarif vom 13./1. Mai 1880 des **Preussisch-Russischen Verbandes** ist mit Giltigkeit vom 1. November/20. October cr., soweit nicht im Einzelnen ein anderer Termin bestimmt ist, der 2. Nachtrag herausgegeben, enthaltend Berichtigungen zu Heft I und III, Abänderungen der Güterclassification für die Beförderungsstrecke auf der Moskau-Kursk Bahn (Heft I) sowie eine anderweite an Stelle der Ausnahmetarifsätze getretene Tarifirung für Maschinen und Maschinentheile für die Beförderungsstrecke auf den Südwestbahnen (Heft II). Exemplare qu. Nachtrags sind auf den Verbandstationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. Bromberg, den 8. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2071 J)

Vom 1. Januar 1883 ab werden im Tarifheft No. 1 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahn-Verbandes** im Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Mehl und Mühlenfabrikate im Verkehr zwischen den Stationen Braunsberg, Danzig, Dirschau, Elbing, Königsberg i/Pr., Lauenburg i/Pom. und Neufahrwasser einerseits und Stationen der Weichselbahn andererseits die Kopekensätze pro 100 kg wie folgt erhöht, bei:

Rejowiec	von	59,54	auf	61,18	Kopeken,
Cholm	„	59,54	„	64,60	„
Dorokusk	„	59,54	„	68,02	„
Luboml	„	59,54	„	71,25	„
Maciow	„	59,54	„	74,97	„
Kowel	„	59,54	„	79,72	„

Bromberg, den 8. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2072 J)

Zum Tarife für den Transport **Böhmischer Braunkohlen** nach **Deutschland** via Bodenbach beziehungsweise via Mittelgrund ist der Nachtrag VI, giltig vom 1. December 1882 ab, erschienen und bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 9. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2073)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Die im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehr bestehenden directen Frachtsätze für den Verkehr der Station Trier des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Stationen Niederlahnstein des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. treten am 31. December d. J. ausser Kraft.

Bezügliche Sendungen werden von da ab nach den im Belgisch-Südwestdeutschen Verkehre bestehenden directen Frachtsätzen resp. zwischen Trier und Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn mit Umkartirung auf den in dem genannten Verkehre tarifirten, zunächst vorgelegenen Stationen der Belgischen Staatsbahn abgefertigt. Köln, den 9. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (2074)

Am 16. November cr. tritt zum Tarif für den **Preussisch-Oberschlesischen Verbandverkehr** der Nachtrag VI und zu dem Anhang desselben — Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen vom 1. August cr. — der Nachtrag I in Kraft.

Der erstere enthält:

1. Die Aufnahme von Bestendorf, Grünhagen, Maldeuten, Mohrungen, Pr. Holland, Gottersfeld und Kornatowo für den generellen Verkehr und mit Obeschlesischen Stationen auch für Holz, Europ., des Specialtarifs II.
2. Ermässigte Frachtsätze für Graudenz, Gruppe und Melno, sowie für Argenau.
3. Einbeziehung von Pr. Holland in den Ausnahmetarif für Flachs.
4. Die Aenderung der Bestimmung betreffs der Transitsätze für Alexandrowo.
5. Aufnahme von Gr. Stein O. S. E. auch für Eil- und Stückgüterverkehr.
6. Aenderung des Stationsnamens Lichtenberg in „Lichtenberg-Friedrichsfelde"

Der Nachtrag I zum Anhang enthält:

Die Aufnahme vorgenannter Stationen in den Ausnahmetarif für Steinkohlensendungen bei Aufgabe von je 10 000 kg pro Wagen und ermässigte Frachtsätze für Graudenz und Gruppe.

Exemplare der Nachträge sind zum Preise von 0,15 ℳ bezw. 0,10 ℳ von unseren Billet-Expeditionen zu beziehen. Bromberg, den 6. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (2075 J)

Am 1. Januar 1883 wird der directe Güterverkehr zwischen der Station Herbesthal des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und den Stationen Amanweiler, Amanweiler Grenze, Ars a. d. Mosel, Avricourt (Deutsch-), Station und Grenze, Bettemburg, Bettingen, Bettingen Grenze, Chambrey, Station und Grenze, Château-Salins, Colmar-Berg, Deutsch-Oth, Devant-les-Ponts, Diedenhofen, Diekirch, Dieuze, Dommeldingen, Esch a. d. Elz, Ettelbrück, Fentsch, Fentsch Grenze, Hagendingen, Hayingen, Kayl, Königsmachern, Luxemburg, Maizières, Metz, Moulins, Noveant, Station und Grenze, Oettingen, Saarburg, Sierck, Ueckingen, Ulflingen und Vic der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bezw. der Wilhelm-Luxemburg-Bahn andererseits aufgehoben.

Die für den Verkehr zwischen den genannten Stationen im allgemeinen Gütertarife (Heft I) und im Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verbande vom 1. April 1881 und in den zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen enthaltenen Tarifsätze treten mit dem genannten Tage ausser Gültigkeit. Köln, den 7. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2076)

Zum Tarif für den **Güterverkehr auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn** vom 1. März 1881 ist ein vom 15. November cr. ab gültiger Nachtrag II erschienen, welcher eine Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrages können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 10. November 1882. Na-

mens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (2077)

Für den Transport von Steinkohlen von den Zechen bei Werden nach den Rheinhäfen bei Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen werden am 15. November neue Ausnahme-Frachtsätze eingeführt, welche unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Kohlen nach den Rheinhäfen vom 1. Juli 1881 zur Anwendung kommen. Die Höhe der Frachtsätze ist bei den Güter-Expeditionen der genannten Stationen zu erfahren. Elberfeld, den 10. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2078)

Grosshl. Bad. Staatseisenbahnen. Die im Badisch-Bayerischen Tarife bestehenden Eisen-Ausnahmefrachtsätze zwischen Hammerau einerseits und Freiburg und Triberg andererseits gelten vom 1. Januar k. J. nur noch für den Artikel Walzdraht. Karlsruhe, den 10. November 1882. Generaldirection. (2079)

Am 15. November d. J. treten die Nachträge

II zum Hefte I (Preis 0,10 M.),
II „ „ II („ 0,10 M.),
und I „ „ III („ 0,10 M.)

des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Tarifs für die directe Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 15. October 1881 in Kraft. Dieselben enthalten neben Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs Schnittfrachtsätze für die Beförderung von Pferden u. Vieh im Verkehre mit Ehrenfeld, Station des Eisenb.-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Borgerhout, Station der Grossen Belgischen Centralbahn, sowie Frachtsätze für Eisenbahn-Fahrzeuge, Pferde und Vieh für den Verkehr mit den Stationen Binche, Hérinnes-Warcoing, Meirelbeke, Schellebelle und Wetteren der Belgischen Staatsbahn. Tariferhöhungen, soweit dieselben in diesen Nachträgen enthalten sind, treten erst am 27. December d. J. in Kraft. Köln, den 12. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (2080)

Galizisch-Vorarlberg-Schweizerischer bezw. Schweizer.-Südbadischer Verkehr. Einführung ermässigter Frachtsätze für Hanf- und Wergtransporte in Wagenladungen von Tarnopol nach Bludenz und Schaffhausen.

Mit 1. December 1882 gelangen für Transporte von Hanf und Werg, auch wenn diese Artikel in einem Wagen zusammengeladen sind, bei deren Aufgabe in Quantitäten von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen nachfolgende ermässigte Frachtsätze zur Einführung u. z.:

von Tarnopol nach Bludenz . . 6,80 M,
„ „ „ Schaffhausen 6,80 „
pro 100 kg.

Auf die rechtzeitige Anmeldung der Transporte in der Absendestation behufs Requisition der hierfür erforderlichen Wagen werden die Versender aufmerksam gemacht. Wien, am 9. November 1882. Die Generaldirection der Galizischen Carl-Ludwigbahn im Namen der betheiligten Bahnen. (2081)

Mit dem 16. November 1882 tritt zum Staatsbahn-Tarif Bromberg-Berlin der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält:

1. Ermässigte Entfernungen für Cüstrin, Graudenz und Gruppe des Bezirks Bromberg.
2. Entfernungen für Bestendorf, Cüstriner Vorstadt, Gottersfeld, Grünhagen, Kornatowo, Maldeuten, Mohrungen und Pr. Holland des Bezirks Bromberg, sowie für Grube Vaterland des Bezirks Berlin.
3. Aufnahme von Delitzsch, Halle und Leipzig B. A. E., sowie Cottbus, Grossenhain und Peitz C. G. E. in den Staatsbahntarif Bromberg-Berlin.
4. Frachtsätze mit Dt. Eylau Stadt, der Marienburg-Mlawkaer Bahn.
5. Ermässigte Ausnahmesätze für Getreide etc. im Verkehr mit einigen Stationen des Bezirks Berlin und Ausnahmesätze für Getreide etc. im Verkehr mit Mohrungen und Pr. Holland des Bezirks Bromberg.
6. Neue Flachsausnahmesätze für Pr. Holland.
7. Neue Ausnahmesätze für Braunkohlen etc. ab Grube Vaterland und Trebnitz.
8. Aenderungen von Stationsnamen und Druckfehlerberichtigungen. Soweit durch diese Berichtigungen Erhöhungen eintreten, kommen dieselben erst mit dem 1. Januar 1883 zur Anwendung.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Billet-Expeditionen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 8. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (2082 J)

Die im Hanseatisch-Preussischen Verbande enthaltenen Ausnahme-Tarifsätze für Stärke alle Art, Stärke- und Kartoffelmehl etc. zwischen Cüstrin einer- und Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn andererseits haben fortan auch für den Verkehr mit Cüstriner Vorstadt, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, Giltigkeit. Bromberg, den 6. November 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (2083 J)

Schlesisch-Polnischer Verband-Güterverkehr. Am 15. November d. J. tritt zum Tarif für den rubrizirten Verbandverkehr vom 1. Juni cr. ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält:

I. Publication der Gültigkeit des Nachtrags II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif.
II. Bestimmung betreffs der Gültigkeit der Transitsätze.
III. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs D für Getreide aller Art.

Druckexemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandstationen zum Preise von 0,10 M zu haben. Breslau, den 13. November 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (2084)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 15. d. Mts. tritt zu dem Ausnahmetarif vom 1. Juli cr. für Oberschlesische Steinkohlen und Kokes von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn via Mittelwalde-Wildenschwerdt ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen sowie Frachtsätze für die Stationen der neu eröffneten Secundärbahnen Přelouč-Kalk-Podol und Chotzen-Leitomischl.

Exemplare des Nachtrags sind von den betheiligten Stationen zu beziehen. Breslau, den 8. November 1882. Königliche Direction. (2085)

Zum Niederländisch-Norddeutschen Gütertarife vom 1. October 1879 tritt am 15. November d. J. der Nachtrag 9 in Kraft. Derselbe enthält:

I. Ergänzung der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement.
II. Aenderung des Stationsnamens Wegersleben.
III. Aufnahme der Stationen Blankenburg, Derenburg und Langenstein der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
IV. Aufnahme von Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn und des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg für die Beförderung von Gütern des Specialtarifs III.

Exemplare des Nachtrags können von allen Verbandsstationen zum Preise von 20 ₰ bezogen werden. Braunschweig, den 9. November 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (2086)

K. K. pr. Lemb.-Czern.-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Oesterr.-Gal.-Rumän. Verband-Güter-Verkehr. Einführung des III. Nachtrages zum Tarife vom 10. December 1879.

Mit 1. December l. J. tritt der Nachtrag III zum Tarife für den Oesterr.-Gal.-Rumän. Verband-Güter-Verkehr, giltig vom 10. December 1879, in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält einen Ausnahmetarif für Borstenvieh in ganzen Wagenladungen ab den Stationen der Rumän. Linien der L. C. J. E. G. nach Prag B. W. B. und Prag (Smichow) B. E. B. loco und transito, dann nach Prag (Oesterr. Staatsbahn und Oe. N. W. B.), Bubna, Wien (St. Marx) und Wien (Nordbahnhof), Olmütz, Brünn und Oswięcim.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können bei den Centralstellen der betheiligten Eisenbahnen, sowie bei den Betriebsleitungen der L. C. J. E. in Lemberg und Jassy um den Preis von 10 kr. = 25 cts. pro Exemplar bezogen werden. Wien, den 12. November 1882. Die Verband-Verwaltungen. (2087)

Schlesisch-Niedersächsischer Verband. Vom 1. Januar 1883 ab wird der Verkehr zwischen den Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Rechte-Oder-Ufer, Breslau-Warschauer und Warschau-Wiener Bahn einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg, Hannover und Frankfurt a/M., sowie der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits:

a) soweit dieser Verkehr bisher via Leipzig-Dresden-Görlitz-Liegnitz resp. umgekehrt instradirte:
   via Halle-Delitzsch-Falkenberg-Sorau-Sagan-Arnsdorf-Liegnitz resp. umgekehrt und
b) soweit derselbe bisher via Leipzig-Dresden-Görlitz-Gottesberg instradirte:
   via Halle-Delitzsch-Falkenberg-Sorau-Kohlfurt-Gottesberg

geleitet werden. Magdeburg, den 2. November 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (2088)

Zum **Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbands-Gütertarif,** Theil I und II, tritt am 15. November cr. je der III. Nachtrag in Kraft, enthaltend Aenderungen der Tarifvorschriften und Güterclassification, Frachtsätze für die neuen Verbandsstationen Hemer, Milspe-Thal und Voerde der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, einen Ausnahmetarif für die Beförderung frischer Seefische in Eilgutsendungen und eine neue Nomenclatur zum Ausnahmetarif 10 (Eisen und Stahl). Mit Gültigkeit von demselben Tage wird zum Tarif für Eisenbahnfahrzeuge und lebende Thiere vom 15. October 1881 der I. Nachtrag ausgegeben, enthaltend Frachtsätze für die in diesen Tarif neu aufgenommene Verbandsstation Borgerhout. Näheres ist bei den Verbandsstationen und dem Tarifbüreau hier zu erfahren. Elberfeld, den 13. November 1882. Königliche Eisenbahn-direction. (2089)

Vom 14. November 1882 ab bis zum Schlusse der Elb-Schifffahrtsperiode 1882 gelangen für Getreidetransporte in vollen Ladungen à 10 000 kg von Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, der Oesterreichischen Staatsbahn, der Kaiser Franz-Josefbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Dresden-Elbkai ermässigte Frachtsätze zur Anwendung, welche bei uns zu erfragen sind. Dresden, am 13. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (2090)

Main-Neckarbahn. Für den Mährisch-Süddeutschen Getreideverkehr tritt mit Wirkung vom 15. d. Mts. ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, wodurch der bisherige Tarif vom 10. Januar 1881 seine Gültigkeit verliert.

Als diesseitige Verbandstationen erscheinen in dem neuen Tarif Bensheim, Bickenbach, Eberstadt, Heidelberg, Ladenburg, Schwetzingen und Weinheim und sind Exemplare durch diese Expeditionen zu beziehen. Darmstadt, 11. November 1882. Direction der Main-Neckarbahn. (2091)

2. Eröffnungen etc.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 3. d. Mts. theilen wir mit, dass die Linie Giubiasco-Cadenazzo-Pino-Novara am 22. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wird, und mit dem genannten Tage die in der obigen Bekanntmachung näher bezeichneten Tarife und Tarifnachträge des Deutsch-Italienischen Güterverkehrs via Gotthard-Chiasso und Gotthard-Pino in Kraft treten. Strassburg, den 11. November 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (455)

3. Personenverkehr.

Der am 10. November cr. in Kraft tretende Nachtrag X zum Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1. Juli 1876, enthaltend Fahrpreissätze zwischen Dt. Damerau und Marienburg, Mlecewo, Riesenburg, Rosenberg, Dt. Eylau Stadt, Dt. Eylau K. O. ist auf den genannten Stationen zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben, auch ertheilen unsere sämmtlichen Stationen hierüber Auskunft. Danzig, den 8. November 1882. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (444 J)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 15. d. Mts. gelangen directe Billets zwischen Berlin und der Station Hohenstein-Ernstthal der Sächsischen Staatsbahn via Röderau-Chemnitz und via Leipzig-Gössnitz zur Einführung. Näheres bei unserer hiesigen Billetexpedition. Berlin, den 8. November 1882. Königl. Direction. (445 J)

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Mit Giltigkeit vom 1. December 1882 gelangt zum Tarife für den Böhm.-Bayer. Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Juli 1874 der Nachtrag VI in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ermässigte Fahrpreise für Tour- und Retourbillets II. und III. Wagenclasse mit 8tägiger Giltigkeitsdauer von Prag und Pilsen nach Nürnberg. Prag, im November 1882. Die Betriebsdirection der K. K. priv. Böhm. Westbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (446)

4. Stations-Benennung.

Die bei Berlin gelegene diesseitige Station Lichtenberg, welche zugleich auch Station der Berliner Ringbahn ist, erhält vom 10. d. Mts. ab die Bezeichnung „Lichtenberg-Friedrichsfelde". Bromberg, den 7. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (453 J)

5. Nachnahmeprovision.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die Provision bei Nachnahmen für Baarvorschüsse (Nachnahmen im Vorbinein) — Abschnitt II. C. V. Ziffer 1 des diesseitigen Local-Gütertarifs vom 15. Januar 1878 — wird fortan von 2 pCt. auf 1 pCt. ermässigt. Berlin und Hamburg, den 10. November 1882. Direction. (452)

6. Generalversammlungen.

Auf Grund des § 29 unseres Statuts berufen wir auf

Freitag, den 15. December d. J., Nachmittags 4 Uhr,

in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig eine

ausserordentliche Generalversammlung,

zu welcher sich die Herren Actionäre in Gemässheit des § 32 genannten Statuts bis zum 12. December cr. bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung.

Berathung und Beschlussfassung über den Vertrag, betreffend die Uebernahme des Betriebes auf der Ilmebahn.

Braunschweig, den 12. November 1882. Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (454)

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. Für die auf den 25. November l. J. einberufene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn haben bis zum kundgemachten Erlagstermine, d. i. bis einschliesslich 10. November l. J., weder so viele Actionäre, als gemäss Alin. 2 und 3 des § 35 der Statuten vorgeschrieben erscheint, Actien deponirt, noch ist jene Anzahl Actien deponirt worden, welche nach § 35 der Statuten zur Beschlussfähigkeit dieser Generalversammlung über die auf der Tagesordnung derselben stehenden Gegenstände und zwar:

1. Bericht und Beschlussfassung über die in Durchführung des Sanirungsprojectes mit der hohen Regierung getroffenen Vereinbarungen und
2. Statutenänderungen

erforderlich ist.

Damit nun diese ausserordentliche Generalversammlung über diese Gegenstände beschlussfähig sei, sieht sich der Verwaltungsrath bemüssigt, dieselbe mit der vorstehenden Tagesordnung, gemäss des Schlussabsatzes des § 35 der Statuten, hiermit

wiederholt auf den 28. November l. J.

um 12 Uhr Mittags nach Smichov bei Prag (Sitzungssaal des gesellschaftlichen Pensionsfondsgebäudes am Kaiser Ferdinands-Quai No. 454 1. Stock) einzuberufen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes sind die Actien längstens bis zum

24. November l. J. inclusive

bei der Anglo-Oesterreich. Bank in Wien oder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Smichov (Kaiser Ferdinands-Quai No. 454) zu deponiren.

Diese neu einberufene Generalversammlung ist beschlussfähig, ohne an eine bestimmte Anzahl von Personen oder der durch sie repräsentirten Stimmen gebunden zu sein. (Al. 4 § 35 Stat.) Der Besitz von 20 Actien giebt das Recht auf eine Stimme. (§ 32 Stat.)

Die Legitimationskarten jener Herren Actionäre, welche in Folge der ersten Einberufung dieser ausserordentlichen Generalversammlung behufs Erwerbung des Stimmrechtes in derselben Actien deponirt haben, behalten auch für die hiermit wiederholt einberufene Generalversammlung ihre volle Giltigkeit. Smichov, am 11. November 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) [456

7. Submissionen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Lieferung von Steinkohle und Coaks. Die Lieferung von circa

100 000 Meter-Zentner Steinkohle,
5 000 „ Schmiedekohle und
900 „ Coaks

für das Jahr 1883 wird im Offertwege vergeben.

Offerten sind, mit der gesetzlich vorgeschriebenen Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Kohle" bei der Centralleitung in Wien (I. Elisabethstrasse 9) oder bei dem Comité dirigeant in Bucarest (49 Strada Scaunele) bis 28. November l. J. 11 Uhr Vormittags einzubringen und ist an der Cassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes zu erlegen.

Die Lieferungsbedingnisse können bei den Materialverwaltungen in Wien, Bucarest, Lemberg und Jassy eingesehen oder bezogen werden.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Wien, den 10. November 1882. Der Verwaltungsrath. (457)

Königl. Bayerische Staatsbahnen. Bau-Submission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirection der Königlichen Verkehrsanstalten, Bauabtheilung zu München, werden

Donnerstag, am 23. November 1882, Vormittags 9 Uhr,

bei der unterfertigten Königlichen Eisenbahnbau-Section nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

Das I. Arbeitsloos der Bahn von Stockheim über Ludwigsstadt zur Landesgrenze 6 100 m lang, zwischen Stockheim und Rothenkirchen, enthaltend nach den Anschlägen für:

Eigentliche Erdarbeiten . .	39 839,42 *M.*
Vollendung der Wegübergänge	12 584,69 „
Kunstbauten	11 005,03 „
Bahnunterbau	39 139,02 „
Summa	102 568,16 *M.*

Die zu stellende Caution beträgt 6 500 *M.*

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen vom Heutigen an im Amtslocale der unterfertigten Königlichen Eisenbahnbau-Section zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissionsformulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Couverten längstens bis Mittwoch, 22. November 1882, Abends 6 Uhr, bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformular angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Veraccordirungstermine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden, und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahmsfähigkeit, ihr Cautions- und Betriebsvermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen. Kronach, im November 1882. Königl. Bayer. Eisenbahnbau-Section. (451 H & V)

Weimar-Geraer Eisenbahn. Wir haben einen Bedarf von 6000 Stück eichenen und 6000 Stück kiefernen Bahnschwellen, über welchen die durch unser Secretariat zu erlangenden Lieferungsbedingungen das Weitere enthalten. Offerten wolle man bis

Mittwoch, den 6. December d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

um welche Zeit sie in Gegenwart der etwa erschienenen Lieferanten eröffnet werden sollen, mit entsprechender Bezeichnung versehen an uns einsenden. Weimar, am 9. November 1882. Die Direction. (450)

Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Die Lieferung der im Bereiche der Königlichen Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn für die Zeit vom 1. Januar 1883 bis 31. März 1884 erforderlichen

a) Inventarien und Utensilien,
b) Betriebsmaterialien

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf Donnerstag, den 30. November cr., Vormittags 10 Uhr, im Büreau der Materialienverwaltung, Berlin, Möckernstrasse 26, anberaumt.

Offerten sind portofrei unter Beigabe der anerkannten Lieferungsbedingungen, welche nebst den beiden Bedarfsnachweisungen in dem genannten Büreau zur Einsicht ausliegen, von dort auch gegen Zahlung von 1 ℳ resp. 1,25 ℳ Copialien bezogen werden können, versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen, rechtzeitig an die Materialienverwaltung einzureichen.

Oeffnung der Offerten wird in dem anberaumten Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Offerenten erfolgen.

Etwa mit den einzureichenden Proben zusammenverpackte Offerten können nicht berücksichtigt werden. Berlin, den 10. November 1882. Der Ober-Ingenieur. gez. Wiedenfeld, Baurath. (448 J)

Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Submission auf Lieferung von Bahnschwellen. Es soll die Lieferung von 80000 Stück Mittelschwellen aus Kiefernholz im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können im Büreau des Unterzeichneten eingesehen, eventl. auch von dort gegen Zahlung von 50 ₰ Copialien bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Donnerstag, den 30. November cr., Vormittags 11 Uhr, im Büreau des Unterzeichneten, Berlin, Bahnhofstrasse 2a, abzugeben, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Berlin, den 10. November 1882. Der Ober-Ingenieur. gez. Wiedenfeld, Baurath. (449 J)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

149 Zungenvorrichtungen von Bessemer-Stahlschienen mit 40 Stellvorrichtungen (Bedingungsheft No. 283),
118 Gussstahl-Herz- und 46 Gussstahl-Kreuzungsstücke (Bedingungsheft No. 284)

soll vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von 1,50 fl. pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieur O. Z. Achterburgwal b/d. Hoogstraat 171, hierselbst zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 27. November 1882, 12 Uhr Mittags, an den genannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „Krasnapolsky", Warmoesstraat 181, Amsterdam, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten, Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Der Betriebsdirector. (447)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betreffend Eisenbahn-Literatur, Verlag von Bergmann in Wiesbaden, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 90. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 20. November 1882.

Unser Redactionsbureau befindet sich seit dem 23. September cr.: Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Die Vorlesungen über Eisenbahnwesen an der Berliner Universität.

Die Vorlesungen über die hauptsächlichsten Zweige des Eisenbahnwesens: Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnverwaltung, Eisenbahnrecht und Eisenbahnverkehr in seiner Einwirkung auf das wirthschaftliche Leben, welche in Folge Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten auf Preussischen Universitäten und insbesondere seit dem 9. d. Mts. in den Auditorien der hiesigen Universität gehalten werden, nehmen das Interesse der Eisenbahnbeamten, der Studirenden und auch weiterer Kreise in Anspruch. Dieselben sind vorzugsweise von Eisenbahnbeamten besucht, welche sich einen orientirenden Ueberblick über das Ganze des Eisenbahnwesens und einen Einblick in den Zusammenhang des Eisenbahnwesens mit den technischen, staats-, rechts- und volkswirthschaftlichen Disciplinen verschaffen wollen. Für diese Zuhörer ist es von eminenter Bedeutung, dass die Vorträge von theoretisch wie practisch durchgebildeten Eisenbahnbeamten der höchsten Centralstellen (meist von Referenten des Ministers der öffentlichen Arbeiten) gehalten werden, welche aus eigener Erfahrung wissen, in welcher Richtung der Eisenbahnbeamte in der Praxis sich von der Theorie vollständig verlassen sieht.

Die nachstehende Uebersicht der einzelnen Disciplinen mit kurzer Skizzirung derselben, welche das vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlicht,*) legt den Gegenstand der Vorlesungen und damit deren Zweck und Bedeutung näher dar:

1. In der **Eisenbahn-Betriebslehre,** d. h. der Lehre der Regel und Ordnung, nach welcher sich der Eisenbahnbetrieb vollzieht, wird zunächst die Beschreibung der Betriebsmittel (Locomotiven und Wagen) abgehandelt, und zwar einerseits in Bezug auf die eigenartige Construction der Wagengestelle und die Ausbildung der für die Betriebssicherheit besonders wichtigen Theile, namentlich der Achsen und Räder, der Tragfedern, der Zug- und Stossvorrichtungen, der Bremsen u. s. w., andrerseits in Bezug auf die innere Einrichtung der Locomotiven und der je nach ihrem Zweck verschiedenen Wagengattungen.

Ferner gehört dahin die Darstellung der baulichen Einrichtung der Eisenbahnanlagen, soweit sie bestimmt sind, die Betriebsmittel in einer ihrem Zweck entsprechenden Weise nutzbar zu machen und einen geordneten Betrieb durchzuführen. Für die Bildung der Schienenbahn kommen dabei die Einzelheiten der Construction in Betracht, wie sie sich in den verschiedenen Oberbau-Systemen nach und nach herausgebildet haben, wobei auch die Anordnung der Weichen, der Drehscheiben und Schiebebühnen näher darzulegen ist. Ebenso werden hier die Mittel specieller erörtert, welche zur Conservirung und Freihaltung der Schienenbahn angewandt werden, namentlich also die Entwässerungsanlagen, die Schutzmittel gegen Rutschungen und Schneeverwehungen, die Einfriedigungen und Barrièren u. s. w. Bei den Gebäulichkeiten auf den Bahnhöfen wird weniger die Art der Construction und Ausführung erörtert werden, als die Beantwortung der Frage: Welche Anforderungen hat der Betrieb in Bezug auf die Disposition der Anlagen, auf Bemessung der erforderlichen Räumlichkeiten und auf die innere Einrichtung derselben zu stellen? Hierbei werden namentlich die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements und der Normen für Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands, dann aber auch die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und die sonstigen im Laufe der Zeit gesammelten Erfahrungsresultate berücksichtigt, welche eine fortwährende Wandlung in den seitens des Betriebes zu erhebenden Ansprüchen und in der Art und Weise, wie denselben Rechnung getragen wird, herbeiführen. Von diesem Gesichtspunkte aus wird sowohl die Gesammtdisposition für verschiedene Gattungen von Bahnhöfen, als auch die Anlage der Stationsgebäude, Güterschuppen, Laderampen, Locomotiv- und Wagenschuppen, Wasserstationen nebst Zubehör, sowie der Reparaturwerkstätten in Betracht gezogen werden, während von einer specielleren Beschreibung der Werkstatteinrichtungen, als über das Gebiet des eigentlichen Eisenbahnbetriebes hinausgehend, abgesehen wird.

Hieran anschliessend werden die einzelnen Functionen des Betriebsdienstes, welche sich gruppenweise als Stationsdienst und als Zugdienst zusammenfassen lassen, speciell erörtert, und zwar zunächst die Art und Weise, wie die Züge unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften des Bahnpolizei- und des Betriebs-Reglements anzuordnen sind, und die Rangirmethoden, welche dabei zur Anwendung kommen; dann die Grundsätze, welche der Construction der Fahrpläne zu Grunde zu legen sind, und die Mittel, welche die fahrplanmässige und sichere Durchführung der Züge gewährleisten sollen, vorzugsweise die für die Ablassung und Signalisirung der Züge getroffenen Anordnungen und die Apparate zur Sicherung einer richtigen Signal- und Weichenstellung; ferner die den Locomotivdienst und den Wagendienst betreffenden Vorrichtungen, also die Obliegenheiten der Locomotivführer und Heizer, der Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser und Schmierer; die Disposition und Controle über die Betriebsmittel, die für deren Unterhaltung und Erneuerung zu treffenden Massnahmen, die

*) Abgedruckt in dem soeben erschienenen November-December-Heft (Jahrg. 1882 Heft 6), auf dessen reichen Inhalt wir unter Literatur zurückkommen werden.

Bewachung und Unterhaltung der Bahnanlagen, die Regelung der Dienststunden für die verschiedenen Beamtenkategorien etc.

Endlich werden die für den öffentlichen Verkehr erlassenen Bestimmungen und zwar sowohl die bahnpolizeilichen Vorschriften für das Publikum und für die Bahnpolizei-Beamten, als auch die auf den Beförderungsdienst bezüglichen Bestimmungen kurz zu erörtern sein.

In der Betriebslehre soll somit der gesammte äussere Dienst der Eisenbahnen in seiner organischen Gliederung und das Zusammenwirken der einzelnen Functionen für eine exacte, geregelte und betriebssichere Beförderung auf der Bahn zur Darstellung gebracht werden.

2. In der **Eisenbahn-Verwaltungslehre** (d. i. der Lehre der Regel und Ordnung für die Verwaltung der Eisenbahnen) wird die Gesammtheit aller Einrichtungen für die wirthschaftliche und finanzielle Verwerthung der Eisenbahnen erörtert werden, so insbesondere: die Gliederung der Behörden, ihre Verfassung und innere Einrichtung, ihre Zuständigkeit und der gesammte Apparat, mit welchem sie ausgerüstet sind.

Eine eingehende Erörterung der mannigfaltigen Systeme für die Verwaltung der im In- und Auslande bestehenden Staats- und Privateisenbahnen und die vergleichende Untersuchung ihrer Zweckmässigkeit erschien deshalb nicht thunlich, weil die Verhältnisse der einzelnen Eisenbahnen und die hierbei mitwirkenden Sonderinteressen auf die Gestaltung des Verwaltungsapparates überall entscheidenden Einfluss ausgeübt haben. Die weitaus grösste und bei der ausserordentlichen Verschiedenheit in den Verkehrs- und Betriebsverhältnissen der einzelnen Bahngebiete schwierigste Aufgabe bietet die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung. Die Einrichtung derselben soll daher in der Darstellung der Verwaltungslehre zum besonderen Anhalt genommen werden.

Einen der wichtigsten Abschnitte der Eisenbahn-Verwaltungslehre bildet zunächst die Erörterung der Grundsätze für die Aufstellung der Voranschläge zu den Einnahmen und Ausgaben und die Beschaffung der für den Bau und Betrieb erforderlichen Geldmittel.

Der Etat der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, welcher nach den neuesten Erweiterungen des Staatseisenbahn-Besitzes einen so hervorragenden Platz im Staatshaushalt einnimmt, sodann die ordnungsmässige Verwaltung der Einnahmen und Ausgaben nach Massgabe des aufgestellten Betriebsetats, die Eintheilung und Einrichtung der Haupt- und Specialcassen bei der Betriebs- und Bauverwaltung, der Verkehr der Cassen untereinander, die Cassenbücher, die Massregeln zur äusseren und inneren Sicherung der Cassen, Revisionen etc. werden eine eingehende Erörterung finden.

Die Eisenbahnbehörden und Eisenbahncassen haben als Verwalter von Staatsgeldern Rechnung zu legen. Erwägt man, dass nach den neuesten Verstaatlichungen die Einnahmen aus dem Betriebe der im Staatsbesitz befindlichen Bahnen die Summe von rund 500 Millionen Mark übersteigen und die Ausgaben mehr als 300 Millionen Mark betragen werden, so springt es in die Augen, welcher Werth einer geordneten Rechnungslegung, wodurch jeder Einnahme- und Ausgabeposten einer genauen und zuverlässigen Controle unterworfen wird, beigelegt werden muss. In der Eisenbahn-Verwaltungslehre werden daher die Normen für die Aufstellung der Rechnungen, die Abnahme, Revision, Berichtigung und Dechargirung nach ihrer inneren Begründung und im Hinblick auf den Zweck der Rechnungslegung zur Darstellung gebracht.

Neben der eigentlichen Finanzverwaltung (Etats-, Cassen- und Rechnungswesen) sind es die generellen Anordnungen über den Geschäftsbetrieb, welche den Gegenstand der Verwaltungslehre bilden. Hierher gehören u. A. die Sorge für die Instandhaltung der Bahnanlagen und des Fuhrparks, die Belebung des Verkehrs und die Erwägung der Massnahmen, um den wechselnden Verkehrsconjuncturen gerecht zu werden, die Bestimmung der Fahrordnung und der Fahrpläne, die Festsetzung der Transportpreise (Tarife) etc.; ferner die Heranziehung und Erhaltung der für die Verwaltung nöthigen Arbeitskräfte, die Prüfung des Bedarfs an Beamten und Arbeitern, die Sorge für ihre Ausbildung, Festsetzung der Tage- und Accordlöhne etc.

Ein namentlich in finanzieller Beziehung besonders wichtiger Geschäftszweig ist die Beschaffung und Verwaltung der in den verschiedenen Branchen des Eisenbahnwesens zur Verwendung kommenden Materialien (Betriebs-, Oberbau-, Bau- und Werkstattsmaterialien), das Materialien-Rechnungswesen und die für die Vergebung von Materiallieferungen bestehenden Grundsätze (das Submissionswesen).

Die Thätigkeit der Eisenbahnverwaltungsbehörden bleibt bei der Natur des Verkehrs, welcher nicht nur über die Grenzen der einzelnen Verwaltungsbezirke, sondern auch über die Landesgrenzen hinaus geht, nicht auf die eigentliche Verwaltung der eigenen Bahnlinien beschränkt. Die Regelung der Beziehungen zu den anderen in- und ausländischen Eisenbahnverwaltungen, die Ordnung der Verhältnisse auf den Anschlussbahnhöfen und Anschlussgeleisen, die Vereinbarungen über den Durchgang der Wagen und Transporte von einer Bahn zur anderen, die weiteren und engeren Verbände, welche zur Erleichterung des durchgehenden Verkehrs ins Leben gerufen sind (Verein Deutscher Eisenbahnen etc.), die zur Abwickelung der in grossen Verbänden sich auf das Mannigfaltigste gestaltenden gegenseitigen Verkehrsbeziehungen getroffenen Einrichtungen, die Generalsaldirungsstelle und die sonstigen Abrechnungsbureaus bilden ein ebenso wichtiges als interessantes Capitel der Eisenbahnverwaltungslehre.

Die grossen Vortheile, welche durch eine zuverlässige vergleichende Statistik für die rationelle Fortbildung und Weiterentwickelung des Eisenbahnwesens erzielt werden können, sind allgemein anerkannt. Seit dem Bestehen der Eisenbahnen werden statistische Aufzeichnungen über die Längen und das Anlagecapital, den Umfang des Verkehrs und die baulichen Anlagen, sowie über die Betriebseinnahmen und -Ausgaben bewirkt und neuerdings für sämmtliche Eisenbahnen Deutschlands durch das Reichseisenbahnamt zusammengestellt. Die Bedeutung dieser allgemeinen Statistik, sowie der specielleren statistischen Aufzeichnungen über die Güterbewegung auf den Eisenbahnen (Waarenstatistik), die Dauer und Haltbarkeit der Schienen (Schienenstatistik), die Gesundheitsverhältnisse der Beamten und Arbeiter (Morbilitäts-, Mortalitäts- und Invaliditätsstatistik) näher darzulegen gehört zu den Aufgaben der Eisenbahnverwaltungslehre.

Auch der Expeditionsdienst, namentlich soweit sich derselbe auf die Erhebung und Verrechnung der für die Beförderung von Personen und Gütern zu erhebenden Gebühren bezieht, und die bei diesem Geschäftszweig vorkommenden Manipulationen, die Auflieferung und Annahme der Güter, die Berechnung des Transportpreises, die Kartirung und Dekartirung, Frankatur, Nachnahme, Ueberweisung etc., sowie die eigentliche Buch- und Rechnungsführung im Billet-, Gepäck- und Güterexpeditionsdienst, die Controlen und Revisionen etc. erfordern eine der Bedeutung des Gegenstandes entsprechende eingehende Darstellung.

Endlich sind es die dienstlichen Verhältnisse der Beamten der Eisenbahnverwaltung, Art und Bedingungen ihrer Anstellung, ihre Rechte und Pflichten, die zu ihren Gunsten getroffenen besonderen Einrichtungen (Pensionscassen etc.), welche einer besonderen Fürsorge seitens der Eisenbahnverwaltungsbehörden bedürfen, und vornehmlich insoweit in der Eisenbahnverwaltungslehre zur Erörterung zu bringen sind, als sie durch die eigenthümlichen Verhältnisse des Eisenbahnbetriebes beeinflusst und bedingt werden.

Die Verwaltungslehre hat somit die Aufgabe, den gesammten innern Dienst der Eisenbahnen in seiner organischen Gestaltung und das Zusammenwirken der einzelnen Functionen für die Erreichung des höchsten wirthschaftlichen und finanziellen Effectes zur Darstellung zu bringen.

Die beiden unter 1 und 2 beschriebenen Disciplinen bezwecken im Wesentlichen, das Verständniss für den eigenartigen Wirkungskreis der Eisenbahnen durch eine zusammenhängende systematische Darstellung ihrer ineinandergreifenden Functionen zu erleichtern. Beide Disciplinen berühren sich vielfach und ergänzen sich gegenseitig, so dass das Studium der einen ohne die andere nicht wohl angänglich ist. Sie erleichtern zugleich das Verständniss derjenigen Disciplinen, welche als die besondere Aufgabe der wissenschaftlichen Bearbeitung des Eisenbahnwesens erscheinen, — die Lehre des Eisenbahnrechts und des Eisenbahnverkehrswesens in seiner wirthschaftlichen Bedeutung, welche den Gegenstand der weiteren zwei Vorlesungen bilden.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Ausgabe des IV. Nachtrages zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. In Ausführung der perfect gewordenen Beschlüsse zu den Nummern VI, VII (in fine), VIII und IX der Tagesordnung der diesjährigen (Breslauer) Generalversammlung ist der Nachtrag IV zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement, dessen Gültigkeit am 1. December cr. beginnt, von der geschäftsführenden Direction herausgegeben worden.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen resp. Ergänzungen des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement;

2. Declaration zu § 7 des Uebereinkommens, betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck;

3. Aenderung der Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten etc.

Durch diesen Nachtrag wird der am 1. April 1882 ausgegebene Nachtrag III aufgehoben.

Ausgabe des II. Nachtrages zum Vereins-Wagenregulativ. Ferner ist von der geschäftsführenden Direction (in Ausführung der perfect gewordenen Beschlüsse zu den Nummern XVI, XVII und XXI der Tagesordnung der diesjährigen (Breslauer) Generalversammlung) der Nachtrag II zum Vereins-Wagenregulativ, dessen

Gültigkeit ebenfalls am 1. December cr. beginnt, herausgegeben worden.

Derselbe enthält: Aenderungen des Regulativs und Aenderungen der durch den I. Nachtrag publicirten neuen Anlage II zum Regulativ (Normalpreisverzeichniss).

Bemerkungen über die dienstliche Stellung der Telegraphentechniker bei den Königl. Preussischen Staatsbahnen.

Unter den vielen und grossen Schwierigkeiten, welche mit der Durchführung der Eisenbahn-Verstaatlichung unzertrennbar verknüpft sind, gehört zweifelsohne auch die Organisation der neuen Verwaltungskörper.

Es ist keine leichte Aufgabe, bei der Neubildung solcher Organismen allen Gesichtspunkten und Anforderungen gerecht zu werden, den sachlichen wie den fiscalischen Interessen gleichmässig Rechnung zu tragen und dabei ein wohlgegliedertes Gefüge zu schaffen, welches geeignet ist, Bestehendes zu wahren und Neues ohne allzugrosses Widerstreben in sich aufzunehmen, um auf gleichem Wege alle Kräfte einem gemeinsamen Zwecke in gleichem Masse dienstbar zu machen.

Dieses Problem darf in Preussen, soweit es sich um die schematische Gliederung der neuen Verwaltungskörper handelt, im Allgemeinen als überwunden und glücklich gelöst angesehen werden.

Nur hinsichtlich einer Dienstbranche, nämlich des Telegraphenwesens und der darin thätigen Telegraphentechniker, deren Wirkungssphäre und dienstliche Stellung bis jetzt noch einer ausgesprochenen Klarheit entbehrt, ist die Durchführung gleichartiger Verhältnisse und scharf abgegrenzter Beziehungen zu den übrigen Verwaltungsfactoren in gewissem Masse behindert gewesen.

Ein Einblick in die Allgemeinorganisation der Preussischen Staatsbahnen zeigt, dass drei verschiedene Instanzen eine sachlich entscheidende Einflussnahme auf die Ressortgeschäfte des Telegraphentechnikers ausüben.

Zunächst ist dem Ressort-Minister unter anderen Entscheidungen bezüglich der Betriebs-Verwaltung auch die über jede Aenderung gebräuchlicher Constructionen, Betriebsmittel und mechanischen Einrichtungen vorbehalten. Hinsichtlich der Personalien gehören zu den durch den Minister zu ernennenden und anzustellenden Beamten u. A. auch die Telegrapheninspectoren.

Die Eisenbahndirectionen, als die dem Minister zunächst untergeordnete Instanz, überwachen u. A. die generelle und gleichmässige Regelung des Dienstes für alle Zweige der Verwaltung, worunter also auch die technischen Einrichtungen des Telegraphen- und Signalwesens, sowie der Telegraphendienst überhaupt eingeschlossen sind.

Die Eisenbahnbetriebsämter schliesslich als die demnächstige Instanz bewirken unter Zuhilfenahme besonderer, ihnen disciplinär unterstellten Beamten — der Telegraphenaufseher — die laufende Unterhaltung der Telegraphenanlagen.

Es scheint nun für die Einrangirung der Telegrapheninspectoren in den vorbeschriebenen Organismus ein Schlüssel noch nicht gefunden zu sein; hierfür spricht wenigstens der Umstand, dass augenblicklich fast bei jeder Eisenbahndirection ein anders gearteter Modus hinsichtlich der Wahrnehmung und Durchführung des technischen Telegraphendienstes gehandhabt wird, der mehr oder minder mit einer ebenso ungleichen Ausnutzung der vorhandenen technischen Kräfte verknüpft ist. Dieser Zustand trägt offenbar einen ausgeprägt provisorischen Charakter und einzig die Ernennung der Telegrapheninspectoren durch den Minister, sowie die Zutheilung zu den Directionen ist vorläufig positiv fixirt.

Die von rein sachlichem Standpunkte geführte Untersuchung, wo denn mit Rücksicht auf die Agenden der aufgeführten 3 Instanzen der Telegraphentechniker benöthigt wird, ergiebt Folgendes:

Dem Minister ist die Wahrung der Einheitlichkeit aller genereller Dienstbestimmungen, dann jede Aenderung in den Constructionen der Betriebsmittel und mechanischer Einrichtungen vorbehalten. Zu diesen Dienstbestimmungen zählen wohl auch die Signalordnung, die Abmachungen mit den Staats- resp. Reichstelegraphen etc.; zu den gedachten Betriebsmitteln auch die Telegraphen- und die Signalanlagen. Das Ministerium bedarf sonach für dieses Gebiet eines Fachreferenten.

Die Eisenbahndirectionen erfordern eo ipso die Zutheilung von Telegraphentechnikern. Hier hauptsächlich frägt es sich nur um das „Wie“ der Verwendung. Das Ressort des Telegraphen- und Signalwesens untersteht wiederum innerhalb der Directionscompetenz hinsichtlich der Personal-Angelegenheiten der administrativen Geschäftsabtheilung, in Betreff des eigentlichen Telegraphendienstes der Verkehrsabtheilung und bezüglich der technischen Einrichtungsarbeiten der dritten technischen Geschäftsabtheilung. Dieser Umstand an sich bedingt schon eine leidige Sonderstellung der Telegrapheninspectoren, in welcher zum Theile die Wurzel des schon Eingangs gedachten Uebelstandes zu suchen ist.

Die Eisenbahn-Betriebsämter endlich brauchen in Hinblick auf die zu leistende Unterhaltung der Telegraphen- und Signaleinrichtungen und der Ueberwachung hinsichtlich der Ausübung des Telegraphendienstes gleichfalls den Telegraphentechniker. Freilich werden, so lange nicht aussergewöhnliche Verhältnisse eintreten, d. h. so lange es blos darauf ankommt, das an Telegraphen und elektrischen Signalvorrichtungen Vorhandene laufende zu unterhalten, die Telegraphenaufseher vollkommen ausreichen; auch die Beaufsichtigung und Controle des Telegraphendienstes kann durch die Betriebscontroleure und das Telegraphenmaterial-Verrechnungsgeschäft von den Materialdepot-Beamten, schliesslich die Angelegenheiten des Privatdepeschen-Verkehrs von irgend einem nichttechnischen Bureaubeamten besorgt werden. Der Telegraphentechniker wird hingegen unbedingt nöthig bei Anlagen neuer Einrichtungen, bei grösseren Umänderungen der bestehenden Anlagen, bei Elementarereignissen, welche umfangreiche Störungen im Signal- oder Telegraphenbetriebe herbeigeführt haben; ferner in Fällen, wo die Annahme obwaltet, dass ein Aufseher in seinen Unterhaltungsarbeiten Verstösse begangen hat, oder sich Unregelmässigkeiten zu Schulden kommen liess, wodurch Mängel in den Telegraphen- oder Signalanlagen entstanden sind; endlich bei den Prüfungen von Beamten in der Kenntniss des Telegraphendienstes, insoweit dieser technischer Natur ist.

Alle diese Arbeiten eines Betriebsamts-Bezirkes zusammengenommen reichen aber bei Weitem nicht hin, eine ganze technische Kraft angemessen in Anspruch zu nehmen. Es genügt vielmehr eine einzige solche Kraft unter normalen Verhältnissen, um die angeführten Geschäfte von 5 bis 6 Betriebsämtern zu erledigen.

In Rücksicht hierauf wird denn auch den einzelnen Betriebsämtern kein besonderer Telegraphentechniker zugewiesen, sondern die obigen Dienstobliegenheiten werden durch einen Telegrapheninspector der respectiven übergeordneten Eisenbahndirection durchgeführt.

Da die Bezirke der Bahndirectionen durchschnittlich 5 bis 6 Betriebsämter umfassen, so wird in jedem Directionsbezirk schon hinsichtlich des für die Betriebsämter zu leistenden technischen Telegraphendienstes ein Inspector nöthig sein.

Die Eisenbahndirectionen bedürfen jedoch der Telegraphentechniker in wesentlich weitergehendem Masse für die Abwickelung derjenigen Geschäfte, welche organisationsmässig in den Bereich der Directionen gehören, nämlich für die Bearbeitung (nicht Ausführung) von Projecten zu Neuherstellungen oder Umänderungen, für die Detailbearbeitung der diesfälligen Constructionen; ferner für die Prüfung aller Telegraphenmaterialien, für die Ausarbeitung von Kostenanschlägen und Abrechnungen, für die Etatsarbeiten; endlich für die statistischen Arbeiten.

Deshalb braucht jede Direction nach Massgabe der Ausdehnung des Streckengebietes, der Verkehrsdichte, des Einrichtungsbestandes, der auszuführenden Neuerungen oder Umänderungen u. s. w. zwei, drei oder auch mehr Telegraphentechniker und es wäre nun die Frage ins Auge zu fassen, in welcher Weise an dieselben die verschiedenen Geschäfte vertheilt werden sollen.

Vielleicht wäre zu erwägen, ob sich die Arbeiten nicht wie bei manchem anderen Geschäftszweige in „anordnende“ und „ausführende“ trennen liessen? Davon würde ohne Weiteres abzusehen sein, denn hinsichtlich des Telegraphen- und Signalwesens sind beide Geschäftsformen innigst mit einander verwoben; es liesse sich nicht nur schwer eine Grenze ziehen, sondern die Trennung an sich könnte nicht ohne schädigende Rückwirkung auf den Dienst bleiben, da ein Theil derjenigen Anregungen und Nutzanwendungen, welche aus den nur im executiven Dienste zu erwerbenden Erfahrungen resultiren, für die Verwaltung verloren ginge.

Aus ähnlichen Gründen wäre auch eine Geschäftstrennung nach den verschiedenen Materien des Bahnbetriebsdienstes einerseits und der rein technischen und generellen Arbeiten andererseits nicht angezeigt. Im fraglichen Fache wird nur derjenige Erspriessliches schaffen und stets die richtige Fährte zu nehmen in der Lage sein, welcher unausgesetzt in der Praxis zu Beobachtungen gedrängt ist und seine Erfahrungen zu bereichern Gelegenheit hat.

Für die im ausschliesslich nichttechnischen Theile wirksam sein sollenden Telegraphen-Inspectoren würde diese Abtrennung eine Entfremdung vom Höheren in sich fassen, die nicht nur für die Person, sondern auch für den Dienst gerade in Anbetracht des heutigen, in der Tendenz eines unläugbaren Aufschwunges begriffenen Standes der Elektrotechnik und des Signalwesens höchst nachtheilig wirken müsste.

Alles zusammengefasst erschiene nur ein solcher Organisationsmodus empfehlenswerth, welcher eine möglichste Gleichstellung und dabei die möglichst gleichmässige Ausnutzung der Telegraphen-Techniker bei der Bahndirection zulässt, zu welchem

Zwecke jedes Directionsgebiet in die entsprechende Anzahl Sectionen getheilt, und jedem Telegraphen-Inspector eine solche Section mit der vollen Dienstführung und diesfälligen Verantwortung überwiesen werden könnte.

Damit wäre auch bezüglich der Verwendung der vorhandenen wie neuabsorbirten Arbeitskräfte ein Ausweg zur Vermeidung von persönlichen Härten gefunden, wie er überall da gesucht und mit echt humanem Walten betreten wurde, wo es nur irgendwie möglich erschien, eine Verkürzung oder kränkende Einschränkung des dienstlichen Wirkungskreises neu übernommener Beamten zu vermeiden. Diese Lösung würde aber auch vom sachlichen wie vom fiscalischen Gesichtspunkte kaum angefochten werden können. Die Bemessung der Section bietet immerhin ein wohlausnutzbares Mittel zur Vertheilung von Licht und Schatten rücksichtlich der persönlichen Eignung der Einzelnen.

Noch würde etwa die Erwägung nahe liegen, ob denn nicht die Einheitlichkeit der Dienstführung durch die gegenseitige Coordinirung der Telegraphen-Techniker einer Direction in gewissem Masse Abbruch erfahren müsse, und ob es demnach nicht vorzuziehen sei, einem der telegraphischen Techniker die Führerschaft über die Anderen zu übertragen?

Abgesehen von den Bedenken, welche der grosse Umfang des Bezirkes, die Vielseitigkeit der Anforderungen und das Mass der Verantwortung einer derartigen Gliederung entgegenstellen, wäre damit aber auch eben jene „Klippe“ erst recht geschaffen, welche zu vermeiden so wünschenswerth erschien.

Die vorhandenen Kräfte, angestammte wie übernommene, besitzen durchwegs eine Normalqualification, welche sie sich als Ressortvorstände in ihren früheren Verhältnissen bereits erworben haben mussten; mancherlei Unterschiede werden sich jedoch bezüglich der individuellen Qualification herausfinden lassen. In letzterer Beziehung käme in Betracht die Anciennetät, die Vorbildung, die Wichtigkeit des früheren Dienstgebietes, die erworbenen pragmatischen Rechte, die physische und intellectuelle Energie, das Lebensalter u. s. w.

Von welchem Standpunkte aus sollte nun massgebenderseits bei der Wahl der Persönlichkeiten vorgegangen werden, wenn man sich für eine Trennung des Geschäftes oder ungleiche Bemessung der dienstlichen Gewalt entscheiden würde; was soll die Richtschnur bilden in der Personalfrage, damit jede Schädigung des Faches einerseits und jede unnöthige Härte andererseits vermieden werde?

Es scheint in der That nur der oben angedeutete Ausweg zu einer nach möglich vielen Richtungen gerechten Lösung zu führen, wenigstens für so lange, bis die Verstaatlichung ihren Abschluss gefunden und der Beamtenstand unter dem Einflusse der Verhältnisse, die den neuen Verwaltungsdirectiven entsprechende Wandlung erfahren hat.

Das Resumé aus den vorstehenden, freilich nur skizzenhaften und blos andeutungsweisen Betrachtungen über die Weise, in welcher die Stellung der Telegraphentechniker zu consolidiren und wie die diesbezüglichen, einheitlich zu schaffenden Ressortverhältnisse des Telegraphen- und Signalwesens innerhalb des grossen Rahmens der bestehenden allgemeinen Organisation einzufügen wäre, würde etwa lauten:

Die Telegraphentechniker der Eisenbahndirectionen erhalten jeder eine bestimmte Streckensection von etwa 700 bis 1000 km zugewiesen, für welche sie die gesammten Ressortgeschäfte, jene für die in ihrer Section liegenden Betriebsämter auflaufenden Erhaltungs- und Controlarbeiten mit inbegriffen, zu führen und ihre Erledigungen unter persönlicher Verantwortung der Entscheidung des respectiven Decernenten der Direction zuzuführen haben; die **oberste** Instanz aber wahrt die **Einheitlichkeit** und approbirt, bezw. entscheidet und genehmigt die vorbehaltenen Fragen unter Mitwirkung **eines fachwissenschaftlichen Functionärs**, welcher in gleicher Art, wie dies hinsichtlich der sonstigen Species des Eisenbahndienstes geschieht, das auf Signal- und Telegraphenwesen bezügliche Referat zu üben hätte. L. K.

Gesetzvorlagen und Motivenbericht über den Vertrag der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mit der Ungarischen Regierung.

I. Gesetzentwurf über die Inartikulirung des am 8. Juni 1882 mit der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages und der im Sinne des Artikels 4 dieses Vertrages zu erlassenden Concessions-Urkund[illegible]

§ 1. Der am 8. Juni 1882 mit der K. K. priv. [illegible]terreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen[illegible]trag wird genehmigt und inarticulirt.

§ 2. Die Regierung wird ermächtigt, für den Fall, dass die im Sinne des Artikel 1 des erwähnten Vertrages zu modificirenden Statuten wegen solcher durch die vertragschliessende Gesellschaft nicht abzuwendenden Schwierigkeiten am 1. Januar 1883 nicht sollten in's Leben treten können, der Gesellschaft bei sonstiger Durchführung der übrigen Vertragsbestimmungen und entgegen den von der Regierung für nothwendig zu erachtenden, im Wirkungskreise der Gesellschaft stehenden provisorischen Verwaltungsmassregeln eine entsprechende Fristerstreckung gewähren zu können.

§ 3. Desgleichen wird die auf den Betrieb der Pressburg-Trencsiner Linie und der daraus abzweigenden Nebenlinien der Waagthalbahn sowie die auf den Ausbau und Betrieb der Trencsin-Silleiner Linie derselben Eisenbahn bezügliche Concessions-Urkunde genehmigt und inarticulirt. Gleichzeitig wird die Regierung ermächtigt, die Giltigkeit dieser Concessions-Urkunde bei besonderer Feststellung der Baubedingungen auch auf eine von der Waagthalbahn aus durch das Vlarathal an die Landesgrenze zu erbauende Zweiglinie in dem Falle auszudehnen, dass die Fortsetzung dieser Linie auf Oesterreichischem Gebiete entsprechend gesichert ist.

§ 4. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Kundmachung in Kraft und mit der Durchführung werden der Minister für Communicationen und öffentliche Arbeiten sowie der Finanzminister betraut.

II. Gesetzentwurf über den Ausbau der Ofen-Szönyer Eisenbahn.

§ 1. Zur Ergänzung des Ungarischen Staatsbahnnetzes wird der Bau einer von der Station Pest-Kelenföld ausgehenden, über Bicske und Totis nach der Station Neu-Szöny einmündenden Eisenbahn angeordnet.

§ 2. Die obgenannte Eisenbahnlinie ist eingeleisig herzustellen, jedoch derart, dass schon jetzt das für zwei Geleise erforderliche Terrain expropriirt werde.

§ 3. Die Regierung wird ermächtigt, indem sie von dem in Alinea 6 des Artikels 3 des mit der K. K. privilegirten Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages vorbehaltenen Rechte Gebrauch macht, die Summe des von der genannten Gesellschaft bei der Uebernahme der Waagthalbahn und ihrer Nebenlinien zu erlegenden Tauschwerthes für die Bedeckung der durch den Bau und die Instandsetzung dieser Eisenbahnlinie auflaufenden Kosten zu verwenden.

§ 4. Die Regierung wird angewiesen, dass sie einerseits im Sinne des erwähnten Vertrages die Summe des von einer Sachverständigen-Commission festzustellenden Tauschwerthes, andererseits aber die Summe der Baukosten, die für die auf Grund dieses Gesetzes zu erbauenden Linien nach Massgabe der Detailpläne und -Voranschläge erforderlich wird, dem Reichstage, wenn irgend möglich, noch in einer Zeit mittheile, dass sowohl die aus dem Tauschwerth nach Abzug der laufenden Jahresausgaben verbleibende Summe als auch das nächstjährige Erforderniss für die Baukosten noch in das nächstjährige Staatsbudget aufgenommen werden können.

§ 5. Dieses Gesetz tritt sofort nach seiner Kundmachung in Kraft. Mit der Durchführung werden der Finanz- und der Communications-Minister betraut.

III. Motivenbericht zum Gesetze über den Staatsbahnvertrag.

Der vorgelegte Gesetzentwurf — so heisst es in der Motivirung — verfolgt den Zweck, den Betrieb einer der grössten Gesellschaften der Monarchie, der Oesterreichischen Staatsbahn, mit den unveräusserlichen Interessen Ungarns in Einklang zu bringen und eng zu verknüpfen. Dadurch soll auch die bedauerliche Thatsache aus der Welt geschafft werden, dass dieses grosse und mächtige Unternehmen, welches durch seine günstige Lage, seine glücklichen finanziellen Verhältnisse und seine gute Leitung berufen ist, bei der Befriedigung der Verkehrsinteressen des Landes als hervorragender Factor mitzuwirken, bisher nicht als solcher, sondern als ein fremdes Element angesehen werden musste. Diese sowohl in volkswirthschaftlicher Hinsicht, als auch aus dem Gesichtspunkte der höheren Interessen des Landes überaus bedauerliche Thatsache, die auf den vor 1867 erworbenen Rechten der Staatsbahn basirt, kann auf folgende zwei Hauptmotive zurückgeführt werden. Das eine besteht darin, dass die Gesellschaft keine solche mit Machtvollkommenheiten ausgestattete Direction in Ungarn besass, welche die hiesigen Verkehrsinteressen unmittelbar beobachten konnte und auch über die erforderliche Machtsphäre verfügt hätte, um den berechtigten Ansprüchen Genüge zu leisten. Es war für die Gesellschaft bequemer, und mit Rücksicht auf die Kosten war es auch von Wichtigkeit, dass die Oesterreichischen wie die Ungarischen Linien aus einem Centrum verwaltet werden; allein für Ungarn war die Verwaltung der Ungarischen Linien von Wien aus um so verletzender, als der grössere Theil der gesellschaftlichen Linien über Ungarisches Territorium läuft, hier die fruchtbarsten Gegenden durchschneidet, die grössten Städte berührt, daher eine Hauptquelle des gesellschaftlichen Einkommens bildet. Anderer-

seits nehmen aber auch die Ungarländischen Linien der Gesellschaft in Folge ihrer Ausdehnungs- und Richtungsverhältnisse im Eisenbahnnetze Ungarns einen so hervorragenden Platz ein, dass unter diesen Umständen der Mangel des erwähnten, mit Machtvollkommenheiten ausgestatteten Directionsorgans auch die Erfüllung jener unabweislichen Aufgabe der Regierung erschwerte, die darin besteht, dass sie der territorialen Oberhoheit des Staates sämmtlichen vaterländischen Eisenbahnen gegenüber im vollsten Masse Geltung verschaffe. Der zweite Hauptgrund besteht darin, dass die Ungarischen Linien der Gesellschaft das Land in seinen beiden wichtigsten Verkehrsrichtungen, nämlich in der westlichen und südöstlichen, von einem Grenzpunkte bis zum andern durchschneiden und die Hauptstadt des Landes nur wie eine Zwischenstation berühren. Diese topographische Lage der Linien bestimmte die Gesellschaft naturgemäss, die Producenten des Landes, Handel und Gewerbe der Hauptstadt durch die Herstellung von Differentialtarifen zu schädigen, wodurch die Interessen der Gesellschaft in vielen und wichtigen Beziehungen in Gegensatz geriethen zu den Interessen des Landes und zu der von diesen Interessen geleiteten Eisenbahnpolitik der Regierung, die dahin gerichtet war, dass die Hauptstadt zugleich das Centrum des Ungarischen Eisenbahnnetzes werde, dass dem Staate auf die von hier abzweigenden wichtigeren Verkehrsrichtungen ein entscheidender oder doch mindestens ein regulirender Einfluss gesichert bleibe. Der Ausgleich vom Jahre 1867 hat diese für die wirthschaftliche Unabhängigkeit des Landes schädliche Situation nicht beseitigt, und derzeit konnten diese Nachtheile, weil sie eben auf erworbenen Rechten beruhen, nicht auf staatsrechtlichem Wege weggeschafft werden.

Im § 65 des Gesetzartikels 12 vom Jahre 1867 ist die Bestimmung enthalten, es möge im Wege einer freien Vereinbarung zwischen den beiden Regierungen entschieden werden, „welche jene Eisenbahnlinien sind, hinsichtlich deren im Interesse beider Theile gemeinsame Verfügungen nothwendig wären und wie weit diese letzteren sich zu erstrecken hätten — hinsichtlich aller übrigen Eisenbahnlinien jedoch gebühre das Verfügungsrecht jenem Ministerium und jener Legislative, auf deren Territorium diese Bahnen liegen". In Folge dieser Verfügung des Gesetzes reservirt die am 29. Juli (21. August) 1868 geschlossene provisorische Eisenbahnconvention die Ausübung der Territorialoberhoheit und des obersten Aufsichtsrechtes ohne Ausnahme hinsichtlich aller Eisenbahnen ausschliesslich jenem Staate, auf dessen Territorium jene Eisenbahnen liegen. Hinsichtlich der gemeinsamen Bahnen wird das Verfügungsrecht auch nur insofern beschränkt, als es sich um Massregeln handelt, welche die Geldkraft oder den Credit des betreffenden Unternehmens in grösserem Masse in Anspruch nehmen, ferner bezüglich der Weisungen für den Betrieb, hinsichtlich deren die erwähnte Convention ein einheitliches Vorgehen der beiden Regierungen bedingt. Es ist daher zweifellos, dass, obgleich die 1867er Gesetze der Ungarischen Regierung die Mittel und Wege an die Hand gaben, um die im Betriebe der Oesterreichischen Staatsbahn vorkommenden Unzukömmlichkeiten zu sistiren, sie dies factisch nicht gethan hat und aus den bereits erwähnten Gründen auch nicht thun konnte.

Das Land widersetzte sich daher mit Recht auf das entschiedenste der Möglichkeit, dass auch der Belgrad-Semliner Anschluss der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft concessionirt werde, obgleich dieser Anschluss von den Linien der genannten Gesellschaft auf dem kürzesten Wege und ohne jede Belastung des Staatsschatzes hätte gesichert werden können. Thatsächlich hat die Gesellschaft Alles darangesetzt, um diesen wichtigen Anschluss zu erlangen, welcher Umstand wesentlich dazu beitrug, dass die Lösung der Frage der Orient-Anschlüssezum Nachtheile des Landes und der Monarchie sich so lange hinschleppte.

Um nichts geringer war der zur Gesellschaft bestehende Gegensatz hinsichtlich der Herstellung der vom Lande seit so langer Zeit geforderten zweiten Pest-Wiener, beziehungsweise westlichen Verbindung, indem nicht blos theils die Zurückziehung, theils der Ausschluss hervorragender, mit der Oesterreichischen Staatsbahn in Interessen-Gemeinschaft befindlicher Geld-Institute dabei mitgewirkt hat, dass diese Concurrenzlinie der Pest-Marchegger Strecke der Oesterreichischen Staatseisenbahn bisher nicht zu Stande gekommen ist, sondern es befand sich überdies auch die eine natürliche Fortsetzung der von Ofen-Pest gegen Westen zu erbauenden Eisenbahn bildende Neu-Szöny-Wiener Linie im Besitze derselben Gesellschaft. In Folge dessen endlich, dass die Theiss-Eisenbahn auf ihre Verbindung mit der Hauptstadt vertragsmässig verzichtet hatte, wurde durch die Einmündung der Czegleder Station dieser Bahn der gesammte Verkehr Ungarns gegen Osten, Siebenbürgen eingerechnet, theils mittelbar, theils unmittelbar dem Machtbereiche der Oesterreichischen Staatseisenbahn botmässig, und so wurden nicht blos die mit Staatsgarantie in diesen Landestheilen erbauten Eisenbahnen, sondern auch die östlichen Linien des Ungarischen Staatsbahnnetzes zu Alimentirungs-Bahnen der Oesterreichischen Staatseisenbahn; dadurch endlich, dass die Gesellschaft sämmtliche Titres der Arad-Temesvarer Eisenbahn ankaufte, wurde auch die Concurrenzfähigkeit der Rutteck-Predealer Linie selbst für den Fall in Frage gestellt, dass es dem Staate gelungen wäre, auf die Linien dieser Richtung in ihrer ganzen Länge einen entscheidenden Einfluss sich zu verschaffen.

Die Regierung müsste die Beseitigung aller dieser Uebelstände entweder in gütlichem Wege oder durch die Mittel der Macht als das oberste Problem ihrer Verkehrspolitik betrachten, und das um so mehr, als sie angesichts dieser Sachlage selbst in dem Herannahen des Zeitpunktes der Einlösung keine Beruhigung finden konnte. Im Sinne des zwischen der Gesellschaft und der früheren Reichsregierung am 1. December 1866 abgeschlossenen Uebereinkommens wären nämlich die Ungarischen und Oesterreichischen Linien der Gesellschaft seinerzeit nur gleichzeitig, somit nur dann einlösbar, wenn die Oesterreichische Regierung bezüglich der Oesterreichischen Linien von dem Rechte der Einlösung Gebrauch machen wollte, worauf jedoch nicht mit Sicherheit hätte gerechnet werden können. Die Regierung war genöthigt, sich nicht nur der Concessionirung von Hauptlinien, sondern auch von Alimentirungs-Linien und Vicinalbahnen, die von der Gesellschaft wiederholt angestrebt wurde, principiell zu enthalten, damit nicht die Direction eines grossen Theiles des Localbahnnetzes in die Hände eines ausserhalb des Landes residirenden Unternehmens gelange und dessen oberwähnte Machtstellung noch mehr befestigt werde.

Die friedliche Ausgleichung der bestehenden Gegensätze wurde allerdings zu wiederholten Malen versucht, und die Regierung setzte sich des Oeftern mit der Gesellschaft ins Einvernehmen; sie begegnete jedoch bezüglich ihrer Anträge bei den damaligen Lenkern der gesellschaftlichen Angelegenheiten einem so schroffen Standpunkte, angesichts dessen sie ausser Stande war, die Idee einer freundschaftlichen Ausgleichung zu verwirklichen. Die Regierung war demnach bemüssigt, die Lösung der Aufgabe, die in der zweckmässigen Gruppirung und Ergänzung des Ungarischen Eisenbahnnetzes bestand, mit einer Schwächung der Machtstellung der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu beginnen, und nach dieser Richtung war ihre erste That, dass sie die verkäuflich gewordene Waagthalbahn, die in der Hand der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die Concurrenzfähigkeit derselben gegenüber den nördlichen Linien der Ungarischen Staatsbahnen zu erhöhen geeignet gewesen wäre, für den Staat erwarb. Dann folgten die Verstaatlichung der Theissbahn, der Ausbau und die Eröffnung der Linie Rakos-Uj-Szasz, sowie der Ausbau der Eisenbahn Pest-Semlin auf Staatskosten. Durch die Verstaatlichung der Theissbahn wurde nicht blos diese Bahn mit ihren vielen Hinterbahnen, sondern auch die das Eigenthum der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, als des einzigen Actionärs, bildende Eisenbahn Arad-Temesvar dem Machtkreise der Gesellschaft entzogen; durch den Ausbau der Linie Rakos-Uj-Szasz aber büsste die Gesellschaft hinsichtlich dieser Bahnen auch den Vortheil der kürzeren Czegleder Wegrichtung ein; endlich bedeutete die Eisenbahn Pest-Semlin für die Gesellschaft nicht allein den Verlust des Orientverkehrs, sondern auch eine neue Concurrenzlinie. Szegedin und Temesvar, diese beiden Hauptstationen der gesellschaftlichen Linien unterhalb Pest, waren nunmehr auch den Ungarischen Staatsbahnen zugänglich. Alle diese Massregeln hatten zur Folge, dass ein beträchtlicher Theil der oben erwähnten Missstände beseitigt wurde, und sie waren geeignet, für das Ungarische Staatsbahnnetz eine Situation zu schaffen, in der es den Concurrenzkampf mit der Oesterreichischen Staatseisenbahn mit der Aussicht auf den sicheren Erfolg beginnen konnte. Es war nicht möglich, dass die Actionäre der Oesterreichischen Staatseisenbahn die Consequenzen dieser Thatsachen völlig ausser Acht liessen. Es ist das Verdienst des Pariser Comités der Gesellschaft, dass es die Situation rechtzeitig erkannte und einen solchen Ausgleichsvorschlag erstattete, auf Grund dessen die Verhandlungen eingeleitet werden konnten. Die Regierung begegnete dem Anbote mit Entgegenkommen und mit Genugthuung, denn ganz abgesehen von der Ausgleichung der gegenüber den Gesellschaften bestehenden Misslichkeiten, war in Folge der grossen finanziellen Verbindungen der Gesellschaft die Möglichkeit keineswegs ausgeschlossen, dass trotz des Ausbaues der Pest-Semliner Eisenbahn der Orientverkehr durch die Vermittlung des Rumänischen Netzes auf die Orsovaer Linie gelenkt wird; andererseits aber mussten für die Sicherung der Orientanschlüsse überhaupt und deren möglichst rasche Eröffnung wirksame Garantien erlangt werden, wenn es gelingt, nach dieser Richtung zwischen dem Ungarischen Staatsbahnnetze und der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft eine Solidarität der Interessen herzustellen. Es wurden also die Verhandlungen eingeleitet, und dieselben führten zum Abschlusse des hiermit vorgelegten Vertrages, der von der am 10. Juni l. J. abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre bereits genehmigt wurde.

Die Frage der Direction für die Ungarischen Linien der Gesellschaft wird durch den Artikel 1 des Vertrages derart gelöst, dass für diese Linien ein besonderer Fahrpark und eine besondere Buchführung ausgeschieden, beziehungsweise eingerichtet, dass eine besondere geschäftsführende Direction etablirt und über diese ein eigener, mit dem Wiener gleichberechtigter Ver-

waltungsrath gebildet wird. Die conforme Leitung der gesellschaftlichen Angelegenheiten wird dadurch gesichert, dass die die Gesellschaft gemeinsam berührenden Fragen in gemeinschaftlichen Sitzungen beider Verwaltungsräthe verhandelt werden, welche gemeinschaftlichen Sitzungen, gleichwie die Generalversammlungen, abwechselnd in Wien und Pest abgehalten werden. Die Lösung entspricht nach der Auffassung der Regierung am besten dem Geiste des § 5 des Gesetzartikels 12 vom Jahre 1867 und bewahrt das Land vor den Nachtheilen, denen es durch den bestehenden Verwaltungsorganismus der Gesellschaft ausgesetzt war. Die meisten Bestimmungen dieses Vertragsartikels, so namentlich die Ausscheidung des besonderen Fahrparkes, die Absonderung der Betriebs- und Investitionsrechnungen, desgleichen die Bestimmungen über die Errichtung der Pester Direction, können auch ohne eine Aenderung der Statuten, also im eigenen Wirkungskreise der Gesellschaft, durchgeführt werden; nur diejenigen Bestimmungen, die sich auf die Zweitheilung des Verwaltungsrathes und auf die Abhaltung der Generalversammlung beziehen, erfordern unbedingt eine Modification der Statuten. Nachdem jedoch die Gesellschaft derzeit noch eine ausschliesslich Oesterreichische ist, bedarf es zur Modification der Statuten und in Consequenz dessen zur Verwirklichung der Bestimmungen über die Zweitheilung der Verwaltung, die Abhaltung der gemeinschaftlichen Sitzungen und Generalversammlungen in Wien und Pest der Zustimmung der Oesterreichischen Regierung. Im Sinne des Vertrages ist die Gesellschaft verpflichtet, diese Zustimmung resp. die Genehmigung der modificirten Statuten zu erwirken. Die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen der Gesellschaft und der Oesterreichischen Regierung haben bereits begonnen und gestatten die sehr begründete Hoffnung, dass die modificirten Statuten zu der im Vertrage dafür festgesetzten Frist, nämlich am 1. Januar 1883, werden in Kraft treten können. Angesichts dieser begründeten Hoffnung glaubte die Regierung die Vorlage dieses Gesetzentwurfes nicht länger verzögern zu sollen; für den Fall jedoch, dass die erwähnten Verhandlungen sich unerwartet verzögern sollten und in Folge dessen die diesbezügliche Zeitbestimmung des Vertrages nicht pünktlich eingehalten werden könnte, erbittet die Regierung die Genehmigung der Legislative dafür, dass sie der Gesellschaft zur Activirung der modificirten Statuten, bei sonstiger Erfüllung der übrigen Vertragsbestimmungen, eine entsprechende Fristerstreckung bewilligen könne. Die Regierung ist nicht der Ansicht, dass sie dadurch das je frühere Inslebentreten der im Vertrage ausbedungenen Organisation der Gesellschaft gefährde, denn einerseits wird sich auch die Oesterreichische Regierung einer wohlwollenden Würdigung der obwaltenden Umstände nicht verschliessen können, andererseits aber wird es wesentlich im Interesse der Gesellschaft liegen, dass sie die stabile Erhaltung der durch den gegenwärtigen Vertrag geschaffenen neuen Verhältnisse durch die je frühere Bildung des Ungarischen Verwaltungsrathes sichere; endlich wird ja die Regierung durch den Gesetzentwurf in die Lage versetzt, die event. anzusprechende Fristerstreckung von solchen provisorischen Verwaltungsmassregeln abhängig zu machen, die eine Garantie dafür bieten, dass die Sistirung des provisorischen Zustandes von allen Seiten als dringlich anerkannt wird.

Uebergehend auf die sonstigen Bestimmungen des Vertrages, habe ich die Ehre, Folgendes zu bemerken: Hinsichtlich des Orientverkehres schafft der Artikel 6 des Vertrages die vollständigste Solidarität der Interessen zwischen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und den Ungarischen Staatsbahnen, und zwar dadurch, dass dieser Verkehr — möge derselbe nun über Serbien oder über Rumänien oder über beide geleitet werden — unter allen Umständen zwischen den beiden Bahnen getheilt wird, und zwar in der Serbischen Richtung von Pest ab, in der Rumänischen Richtung jedoch schon von Temesvar ab. Diese Solidarität der Interessen gelangt aber auch darin schon zum Ausdrucke, dass mit Rücksicht auf die Rentabilität der Pest-Semliner Eisenbahn und auf die vom Auswärtigen Amte wirksam unterstützte Serbische Richtung die Gesellschaft dieser Verkehrsrichtung dadurch die Priorität einräumt, dass sie ihren Ansprüchen auf die Herstellung des Anschlusses über Rumänien entsagt. Die Regierung huldigt der Auffassung, dass durch diese Lösung die Frage der Orient-Anschlüsse nicht nur für Ungarn, sondern für die gesammte Monarchie in das denkbar günstigste Stadium tritt.

Auch die Frage der westlichen Verbindung von Pest ab findet durch den Artikel 3 des Vertrages die allergünstigste Lösung, indem die Gesellschaft ihre Neu-Szöny-Brucker Linie dem Staate überlässt. So wird ermöglicht, dass durch den Ausbau einer verhältnissmässig kurzen Linie von Ofen-Pest nach Neu-Szöny diese zweite Verbindung am raschesten und ohne eine Entwerthung der Neu-Szöny-Wiener Linie hergestellt wird. Im Interesse dieses so überaus wichtigen Zweckes war es unbedingt nothwendig, dass die Gesellschaft darauf verzichte, auf der in ihrem Besitze verbleibenden Bruck-Wiener Linie zum Nachtheile des Szöny-Wiener Verkehres eventuell Probibitiv-Tarife anzuwenden. Zu diesem Behufe wurde im Punkte b) des Artikels 8 des Vertrages festgestellt, dass die Gesellschaft verpflichtet sein wird, hinsichtlich ihrer Bruck-Wiener Linie mit den Ungarischen Staatsbahnen in das Verhältniss eines directen Tarifcartells zu treten, und dass sie hinsichtlich des über Bruck laufenden Verkehrs nur den Anspruch auf die Einnahmen nach dem Längenverhältnisse erheben kann, wodurch der oben erwähnte wichtige Zweck ohne irgend eine Tangirung der Tarifbildung auf der Linie Bruck-Wien vollständig gesichert wird.

Die Ausgleichung der vorwaltenden Gegensätze ermöglichte ferner, dass die Waagthalbahn, die wegen des Mangels einer directen Verbindung mit den Ungarischen Staatsbahnen für die letzteren eher eine Last war, jetzt der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft ohne jedes Hinderniss überlassen, beziehungsweise für die Linie Szöny-Bruck in Tausch gegeben werden konnte; dass ferner die eine strategische Bedeutung besitzende Trencsin-Silleiner Fortsetzung dieser Bahn ohne Belastung des Staatsschatzes gesichert, bezw. gleichfalls der Oesterreich. Staatseisenbahngesellschaft concessionirt werde; dass endlich dieser Gesellschaft die Concession zur Erbauung resp. Erwerbung von Vicinalbahnen in der Länge von beiläufig 200 km ertheilt wird. Die einschlägigen Bestimmungen sind in den Artikeln 3 bis 5 des Vertrages enthalten. Hinsichtlich der Waagthalbahn und deren Fortsetzung wurde die Ausfertigung einer besonderen Concessionsurkunde in Aussicht genommen. Laut Punkt d) des § 20 dieser Concessionsurkunde, die in ihren allgemeinen Bestimmungen auf Grund der Concessionsurkunde für die Eisenbahn Temesvar-Orsova angefertigt wurde, übernimmt die Gesellschaft die in strategischer Hinsicht gleichfalls wichtige Verpflichtung, dass sie ihre Station Pressburg mit der Waagthalbahn in der Richtung nach Sillein verbindet, wodurch diese Richtung gegen Wien eine directe Verbindung erhält, und zugleich verbleibt die Verbindung mit Pest, sei es nun durch die Beibehaltung der Verbindungslinie Weinern-Ratzersdorf, sei es nun, falls die Gesellschaft diese Linie aufzulassen wünschte, durch die auszubauende Fortsetzung der Tyrnau-Szereder Zweiglinie bis Galantha. Im Sinne der Einleitung der Concessionsurkunde wurde der Gesellschaft auch die Zweiglinie durch den Vlarapass gesichert für den Fall, dass der Fortsetzung dieser Strecke auf Oesterreichischem Gebiete kein Hinderniss im Wege steht. Die Gesellschaft wird bei allen Bauten von Seite des Staates keiner anderen Begünstigung theilhaftig, als der im § 23 der Concessionsurkunde ausbedungenen Steuerfreiheit, zumal die Erhöhung der Garantie nach Massgabe des Punktes a) im § 22 der Concessionsurkunde durch die bedeutende Ertragsfähigkeit der gesellschaftlichen Linien für den Staatsschatz eine Belastung nicht im Gefolge haben kann.

Die früher erwähnte Schwierigkeit, wonach seinerzeit die Ungarischen Linien der Gesellschaft nur gleichzeitig mit den Oesterreichischen Linien eingelöst werden können, fand durch den Artikel 2 des Vertrages die Lösung, dass die Gesellschaft auf dieses ihr Recht zur gleichzeitigen Ablösung verzichtet, beziehungsweise einverstanden ist, dass ihre Ungarischen Linien auch unabhängig von den Oesterreichischen abgelöst werden können. Die Ablösungsfrist wurde für das Jahr 1895 festgesetzt, wodurch auch eine Rechtsfrage entschieden wurde, indem der Text der zwischen der Gesellschaft und der damaligen Reichsregierung am 1. December 1866 abgeschlossenen Convention darüber in Zweifel liess, ob der Zeitpunkt für die Geltendmachung des staatlichen Ablösungsrechtes 30 Jahre nach der Concessionirung der alten Linien oder aber nach der Erneuerung des Oesterreichischen Ergänzungsnetzes, also ob er am 1. Januar 1885 oder am 1. Januar 1902 eintreten wird. In diesem Vertragspunkte wird das Minimum der Jahresrente für die Ablösung auf eine Weise gesichert, die geeignet ist, einerseits die Actionäre der Gesellschaft zu beruhigen, andererseits aber auch für den Staat mit dem Vortheile verbunden ist, dass das Herannahen des Zeitpunktes der Ablösung die Gesellschaft von ferneren nützlichen Investitionen nicht abhalten wird.

Endlich wurde die concessionsmässige Tariffreiheit der Gesellschaft durch die im Artikel 8 enthaltenen billigen Bedingungen mit den Interessen des Landes in Einklang gebracht, während der Artikel 7 als Grundprincip des zwischen den Ungarischen Staatsbahnen und der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abzuschliessenden Tarifcartells die gegenseitige Ausschliessung der Concurrenz feststellt. In dem ersterwähnten Artikel wird die Wirkung der für die Hauptstadt schädlichen Tarifpolitik der Gesellschaft dadurch ausgeschlossen, dass die Gesellschaft verpflichtet wird, die Differenzen im directen und gebrochenen Verkehre bei Sendungen, die in der Hauptstadt eingelagert und weiterbefördert werden, auszugleichen — hinsichtlich der Production und der Industrie des Landes aber theilweise dadurch, dass der Import und der Transit des Rumänischen Getreides nur nach den durchschnittlichen Einheitssätzen des Binnenverkehrs, respective des Exports bewerkstelligt werden kann, theilweise endlich dadurch, dass die Gesellschaft verpflichtet ist, die dem Import eventuell zu gewährenden Begünstigungen auch für den Export zuzugestehen.

Was schliesslich das zwischen den Ungarischen Staatsbahnen und der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abzuschliessende Tarifcartell betrifft, so wurden bisher nur die prin-

cipiellen Bestimmungen desselben festgestellt, und zwar in Consequenz des bereits erwähnten leitenden Principes in der Richtung, dass der Verkehr der eigenen Stationen und Hinterbahnen in der betreffenden Wegrichtung bis zur letzten Station von beiden Bahnen ohne jede Betheiligung der anderen ausschliesslich vermittelt wird, und dass nur der Verkehr einiger gemeinsamer Stationen, wie Ofen-Pest, Steinbruch, Czegled, Szegedin und Temesvar — der letztere auch hinsichtlich des über Orsova sich bewegenden Verkehres — desgleichen der Verkehr des Ungarischen Staatsbahnnetzes nach Wien und über Wien hinaus in den concurrenzfähigen Richtungen der Theilung unterliegt, und zwar ausnahmslos nach dem Verhältnisse von 50:50 Procent. Die Ungarischen Staatsbahnen erlangen in Folge dessen jenen gesammten Verkehr, auf den sie in Folge ihrer veränderten Machtstellung Anspruch erheben können, in Folge dessen ein unverhältnissmässig höheres Erträgniss dieses Netzes in Aussicht gestellt werden kann, ohne dass dadurch die Ertragsfähigkeit der Oesterreichischen Staatseisenbahn vermindert würde, indem der nach dem Obigen der Gesellschaft entgehende Verkehr reichlich ersetzt wird durch den höheren Ertrag der Wien-Brucker Linie und durch den Verkehr der concessionirten neuen Alimentirungs-Linien, dessen gar nicht zu gedenken, dass die Gesellschaft der Nothwendigkeit überhoben ist, sehr niedrige Concurrenz-Tarife anzuwenden.

Nach alledem glaubt die Regierung die in dem vorgelegten Vertrage enthaltene Lösung als eine glückliche bezeichnen zu können, glücklich sowohl aus dem Gesichtspunkte des Landes, als der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, denn es wurde für die wirthschaftliche Entwickelung des Landes ein mächtiger Factor gewonnen, und jene blühende Gesellschaft, die diesen Factor darstellt, wurde nicht blos von schweren Gefahren erlöst, sondern erlangte neue Vorbedingungen des Gedeihens, die schon ihrer Natur nach in überwiegendem Masse auch dem Lande zu statten kommen werden. Somit erlaube ich mir, den vorgelegten Gesetzentwurf, den Vertrag und die Concessions-Urkunde zur Annahme zu empfehlen.

Pest, 8. November.

Baron Gabriel Kemeny,
K. u. K. Minister für Communicationen u. öffentl. Arbeiten.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 13. November 1882. (Staatsbedienstete und Execution. Strategische Bahnen. Tarifenquête. Orientalische Bahnen. Bahnerhaltungsdienst. Das Betriebsreglement. Staatsbahnvertrag. Die Fernbahn. Marchfeld-Project. Südbahn-Schäden und Process. Statistik der Unfälle. Sanitäre Vorkehrungen dagegen. Holeschau-Bistritz. Budapest-Fünfkirchen. Börsennotiz.)

Die Bediensteten der Oesterreichischen Staatseisenbahnen sind endlich als Staatsbedienstete anerkannt worden; allerdings bei einem traurigen Anlasse. Das erst vor wenigen Tagen publicirte Gesetz vom 21. April 1882, betreffend die Execution auf die Bezüge der im öffentlichen Dienste stehenden Personen und ihrer Hinterbliebenen, wurde im Verordnungswege auf die Bediensteten der Staatsbahnen ausgedehnt. Diese erfreuen sich nun des Vorzuges, dass ihre Dienstbezüge nur bis zu einem Drittel, wenn dasselbe den ihnen gesetzlich frei gelassenen Betrag von 800 fl. jährlich übersteigt, dagegen das Quartiergeld nur wegen des Miethzinses und die Ruhegenüsse auch nur bis zu einem Drittel, wenn dasselbe 500 fl. jährlich übersteigt, in Execution gezogen werden dürfen. Diese Berücksichtigung gilt nach dem Ungarischen Executionsverfahren auch für Bedienstete der Privateisenbahnen, während diesen in Oesterreich sämmtliche den Jahresbetrag von 600 fl. übersteigende Bezüge und die Pension ganz in Execution gezogen werden darf. Es möge dahin gestellt bleiben, ob der Zugriff der Gläubiger auf Gehalte und Pensionen überhaupt und die Fixirung des executionsfreien Existenzminimums unabänderlich für alle Zeiten, Orte und Verhältnisse gesetzlich zu erfolgen habe. Es scheint aber diejenige Auslegung jedenfalls den Bediensteten nachtheilig und den Intentionen des Gesetzes widersprechend, wenn, wie dies im Erlasse des Oesterreichischen Finanzministeriums geschieht, die Abzüge für Einkommensteuer, Pensions- und Krankenfonds-Einzahlungen theilweise vom Gehalte der Bediensteten in Abzug gebracht werden. Diesen soll gesetzlich ein Jahresbezug von 800 resp. 600 fl. frei bleiben; die sogenannten amtswegigen Abzüge, wie für Steuer, Pension etc. sollten daher ganz von dem der Execution unterliegenden Bezugreste, also vor den Forderungen der Gläubiger gedeckt werden. Andrerseits sollten auch die Bediensteten der Privateisenbahnen in Oesterreich der ihren Collegen im Staatseisenbahndienste gewordenen Berücksichtigung theilhaftig werden, denn auch Erstere dienen dem Staate, wenn auch mittelbar, und die meisten derselben werden von ihm in Eid und Pflicht genommen.

Das Schlagwort strategische Bahnen ist wieder vom Reichskriegsminister in der Delegation berührt worden. Es wird sich nur um den Ausbau der die Galizische Transversalbahn ergänzenden Linien Krakau-Oswiecim und Saybusch-Masty handeln, welche bereits als Vorlage im Oesterreichischen Parlamente eingebracht, aber deshalb nicht bewilligt wurden, weil der Eisenbahnanschluss früher in Czacza auf Ungarischem Gebiete projectirt war. Die neu ausgearbeiteten Detailpläne werden dem zusammentretenden Oesterreichischen Parlamente vorgelegt. Die ferner in Aussicht genommene Eisenbahnverbindung Munkács-Stry ist von eminent strategischer Bedeutung, war schon im Jahre 1871 rücksichtlich des Oesterreichischen Theiles concessionirt und soll nach Beseitigung der bisher entgegen gestandenen Schwierigkeiten endlich doch und zwar in Folge der Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Regierungen durch ein ausländisches Consortium realisirt werden.

Rücksichtlich der Eisenbahn-Tarifenquête beschäftigt sich das Oesterreichische Handelsministerium mit der Activirung eines allerdings noch vor wenigen Monaten abgelehnten Centralcomités. Dasselbe soll nämlich jene allgemeinen principiellen Punkte behandeln, welche, wie die Classification, das Betriebsreglement, die Differentialtarife, das Refactien- und Cartellwesen etc., von allen Comités separat behandelt wurden, worüber die Beschlüsse, abgesehen von dem Zeitverluste, so disparat und widersprechend ausfallen können, dass gerade über diese principiellen Punkte eine bestimmte ausschlaggebende Directive unmöglich ist. Die Befürchtung des „Uebergreifens" eines solchen Centralcomités ist nach den bisher gemachten Erfahrungen und nach der Zusammensetzung des Comités vollständig unbegründet.

Ueber den Bau der Serbischen und im Allgemeinen der Orientalischen Eisenbahnen wurde in der Delegation vom Reichs-Finanzminister eine Interpellation dahin beantwortet, dass dieser Bau durch die in Serbien eingetretene finanzielle Katastrophe in seinem Fortschreiten gehindert worden ist. Es ist nun von Seite der Opposition im Lande der Versuch gemacht worden, für diese Katastrophe auch Oesterreich-Ungarn, beziehungsweise dessen Regierung verantwortlich zu machen. Dieser Vorwurf ist aber jedenfalls nach beiden Richtungen vollkommen unbegründet. Weder von Seite der gemeinsamen Regierung noch der einzelnen Regierungen wurde in dieser Sache dem Lande irgend etwas aufgedrängt. Zum Theil mag auf die Arbeiten des Eisenbahnbaues auch die Unbestimmtheit in Betreff des Anschlusses an die Türkischen Linien mit eingewirkt haben. Dies dürfte aber in der nächsten Zeit durch die Klärung der Frage behoben werden können. Die Conférence à quatre hat andererseits im Verlaufe der Monate Februar und März d. J. den Entwurf einer die Orientalischen Bahnen umfassenden Convention zu Stande gebracht. Gegen denselben wurden nur von Seite der Türkei mehrere Vorbehalte gemacht, von denen speciell auch ein Vorbehalt den Anschluss der Linien Mitrowitza-Salonichi betraf. Während der Egyptischen Wirren, wo die gesammte Aufmerksamkeit der Türkischen Staatsmänner von dieser Angelegenheit in Anspruch genommen war, konnte eine Aufnahme der Verhandlungen mit Erfolg wohl nicht versucht werden. Uebrigens wurde die Sache bereits seit der Zeit wieder aufgegriffen und der Minister glaubt auch hier die Hoffnung aussprechen zu können, dass die Verhandlungen über den Ausbau dieser Bahnen sowohl in Betreff der Anschlusspunkte als auch in Betreff der finanziellen Seite im laufenden Jahre zu einem befriedigenden Abschlusse werden gelangen können.

Ueber die genaue Handhabung des Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienstes verfügt ein Erlass der Oesterreichischen Generalinspection, dass die Vorstände der Bahnerhaltungs-Sectionen verpflichtet sind, ihre Strecke mindestens zweimal in der Woche zu bereisen und haben dieselben die hierbei gemachten Wahrnehmungen mittelst Tagesrapportes dem Oberbahnbetriebsamte zur Kenntniss zu bringen. Ferner sind diese Vorstände verhalten, mindestens zweimal in jedem Monat ihre gesammten Strecken auf Locomotiven zu befahren, um sich vom Zustande des Oberbaues genau zu informiren und sofort nach gemachter Wahrnehmung die schleunigste Behebung schlechter Stellen des Oberbaues zu veranlassen. Nur im Verhinderungsfalle ist es diesen Vorständen gestattet, die Streckenbereisung ausnahmsweise den zugetheilten Beamten zu übertragen. Behufs Controle des Bahnaufsichtsdienstes der Wächter sind die Bahnaufseher verpflichtet, zweimal wöchentlich ihre zugewiesenen Strecken in beiden Richtungen zur Nachtzeit zu befahren. Am darauffolgenden Tage nach einer solchen Controlfahrt haben die Bahnaufseher ihren Sectionen einen Rapport vorzulegen. Zu Anfang eines jeden Monats ist vom Bahnerhaltungs-Sectionsvorstand aus sämmtlichen Bahnaufseher-Rapporten des Vormonats ein Auszug zu verfassen und mit begleitendem Berichte über Verfügungen oder eventuelle Anträge dem Oberbahnbetriebsamte vorzulegen.

Die Umänderung des § 59 des Eisenbahnbetriebs-Reglements, deren Nothwendigkeit anlässlich eines Schiedsrechtsfalles eclatant hervorgetreten ist, soll nach einem vom Handelsministerium gemachten und von der Directorenconferenz zu berathenden Vorschlage so textirt werden, dass dieser Paragraph nunmehr folgendermassen lauten würde: „Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den

Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger, ferner wegen Auflassung, Verminderung, Erhöhung oder nachträglicher Belastung mit einer Nachnahme etc. hat die Bahn so lange Folge zu leisten, als sie dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief nicht übergeben hat. Der Absender hat das ihm etwa ausgestellte Frachtbriefduplicat oder den Aufnahmsschein (§ 50 des Betriebsreglements) vorzuweisen, welches Document je nach Umständen rückbehalten oder dem Absender mit einem entsprechenden Vermerk versehen, zurückzugeben ist."

Die zwischen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Ungarischen Regierung geschlossenen Verträge wurden von dieser in den an anderer Stelle (S. 1148) reproducirten 2 Gesetzesvorschlägen nebst einer höchst interessanten und auch das Verhältniss zur Oesterreichischen Reichshälfte beleuchtenden Motivirung dem Ungarischen Parlamente vorgelegt. Dieselbe lässt zufolge der mit der Oesterreichischen Regierung gepflogenen Unterhandlungen das baldige Zustandekommen der nach der neuen Sachlage nothwendigen Statutenänderung zuverlässig erwarten.

Eine Petition über den Bau der Fernbahn wurde von mehreren Corporationen in Bayern dem Oesterreichischen Handelsministerium dahin überreicht, dass es diesen Bau dem Oesterreichischen Staatsministerium begutachtend empfehlen und „durch Ergreifen der Initiative beim Bayerischen Staatsministerium den Verhandlungen wegen deren Weiterführung nach Augsburg und Kempten den Bemühungen für das Zustandekommen dieser wichtigen Linien seine kräftige Unterstützung angedeihen lasse". Die Fernbahn führt von Innsbruck nach Imst, ist circa 8 Meilen lang und soll etwa 12 Millionen Gulden kosten. Sie wurde auch von der Triester Handelskammer zum Baue empfohlen. Die Anschlusslinien in Bayern wären nach den Angaben der Petition am zweckmässigsten von der Station Lermoos über Partenkirchen nach Augsburg und von Vils nach Kempten und Ulm zu führen. Eine der Petition beigegebene Denkschrift „Ueber die Bedeutung der Fernbahn für Oesterreich", vom Fernbahncomité in Kempten, begründet die Petition im Wesentlichen mit folgenden Argumenten: Oesterreich, das früher im Besitze der sämmtlichen Alpenbahnen war, ist durch die Mont-Cenisbahn und die Gotthardbahn geschädigt worden, indem der Verkehr nach der Levante nicht mehr über Oesterreich gehe. Die Arlbergbahn allein werde nicht genügen, nur mit Hilfe der Fernbahn können jene Distanzkürzungen herbeigeführt werden, um den Indischen und Levantinischen Verkehr über Triest zu leiten. So würde bei Herstellung der Fernbahn Ulm-Triest 592 km und Ulm-Genua 640 km betragen, Berlin-Triest 1154 km, Berlin-Genua 1319 km, Hamburg-Triest 1306 und Hamburg-Genua 1341 km. Auch für den Ungarischen Getreideexport wäre die Fernbahn wichtig, ferner für den Personenverkehr. Die finanziellen Hindernisse, die sich daraus ergeben, dass just gerade die Arlbergbahn gebaut werde, wodurch die Finanzen ohnehin stark in Anspruch genommen werden, müssen, so meint die Denkschrift zum Schlusse, in den Hintergrund treten, da die Erfahrung dafür spreche, dass ein einmal abgelenkter Verkehr nur mit grossen Opfern wieder zurückgewonnen werden könne.

Das schon oft ventilirte Project einer Bahn durchs Marchfeld wird nun seiner Realisirung zugeführt. Ingenieure einer ausländischen (Belgischen) Eisenbahn-Baugesellschaft, die mit der Brüsseler Société Générale gemeinschaftlich operirt, haben das genannte Project studirt und sollen die endgiltigen Berathungen in Brüssel demnächst stattfinden. Die Bahn würde an der nördlichen Grenze Niederösterreichs beginnen, das ganze Marchfeld durchziehen und entweder direct in Wien enden oder bei Stadlau in die Staatsbahn einmünden.

Der Schaden, welchen die Südbahn durch die neuerliche Ueberschwemmung in Kärnthen und Tirol erleidet, lässt sich noch nicht genau überblicken. Es ist nur constatirt, dass ein kleiner angefangener Theil der bisherigen Reconstructionsarbeiten zerstört ist, während sonst kein Schaden angerichtet wurde. Die energische Bauleitung dieser Bahn hofft die Herstellung des regulären Verkehrs auf der ganzen Strecke lange vor Neujahr bewirken zu können. In Folge der Unterbrechung der Brennerroute ist der Verkehr der Gottbardbahn in der letzten Zeit wesentlich gestiegen; die Gotthardbahn hat jedoch cartellmässig von ihrem Verkehr eine gewisse Quote an die Südbahn abzugeben. Anlässlich der jüngst in Rom abgehaltenen Eisenbahnconferenz ist dieses Cartell auf 3 Jahre ausgedehnt worden.

Im Processe des Fiscus gegen die Südbahn wegen Ratenzahlung von mehr als einer Million Gulden, welche Forderung diese Bahn in Folge der mangelhaften Stilisirung einer Bestimmung ihrer Concessionsurkunde mit Rücksicht auf die mit dem Jahre 1880 eingetretene Steuerpflicht aus dem Grunde ablehnt, weil die geforderten Ratenzahlungen auf den restlichen Kaufschilling für die Linie Wien-Triest durch diese Steuer berührt werden, ist vom Wiener Handelsgerichte die Einwendung der Incompetenz anerkannt und der Fiscus deshalb unter Verfällung in die Gerichtskosten abgewiesen worden, weil nach dem Uebereinkommen der Südbahn mit der Oesterreichischen Regierung vom 13. April 1867 alle Streitigkeiten zwischen beiden Contrahenten durch ein Schiedsgericht zu entscheiden sind.

Die Unfälle auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im Jahre 1881 ergeben sich aus folgender Zusammenstellung: Die Zahl der im Jahre 1881 beförderten Passagiere betrug 33 215 776, das ist um 1 549 273 mehr als im Jahre 1880. Die Zahl der Verunglückungen betrug im Jahre 1881 381, das ist um 25 weniger als im Jahre 1880. Bei sämmtlichen Verunglückungen wurden im Jahre 1881 getödtet 111 Personen gegen 131 des Jahres 1880 und verletzt 319 Personen gegen 325 im Jahre 1880. Die meisten Verunglückten entfallen auf die Eisenbahnbediensteten und nicht mitfahrende dritte Personen. So wurden im Jahre 1881 getödtet 2 Reisende, 41 Bahnbedienstete und 68 nicht mitfahrende Personen, verletzt wurden 22 Reisende, 219 Bedienstete und 74 nicht mitfahrende Personen. Auf die Anzahl der beförderten Reisenden repartirt entfielen ein getödteter Reisender auf 16 607 888 beförderte Reisende, ein verletzter Reisender auf 1 509 808 beförderte Reisende.

Ueber die sanitären Vorkehrungen bei Eisenbahn-Unfällen und über den Krankentransport hielt Dr. Frh. von Mundy einen sehr interessanten und anschaulichen Vortrag im Eisenbahnclub. Als General-Chefarzt des freiwilligen Sanitätsdienstes gab er ein lebhaftes Bild der correcten Organisirung der ersten Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen; die moderne Wissenschaft der conservativen Chirurgie sucht im Gegensatze zu der operativen das beschädigte Glied zu erhalten, nicht aber mit dem Messer zu entfernen. Durch eine Reihe von Demonstrationen an Modellen, Tragbahren und Rettungsbehältnissen etc. zeigte der Vortragende, wie allen sanitären und humanitären Anforderungen durch entsprechende Constructionen zu relativ billigen Herstellungspreisen vollkommen genügt werden kann. Nach einer kurzen durch den Sanitätsreferenten der Nordwestbahn hervorgerufenen Discussion dankte der Vorsitzende, Kais. Rath Dr. Liharzik, indem er den überaus menschenfreundlichen Bestrebungen des Dr. Baron Mundy, welcher sowohl auf dem Schlachtfelde als bei so vielen Unfallveranlassungen reformatorisch helfend thätig war, die vollste und verdienteste Anerkennung in warmen Worten Ausdruck verlieh.

Die Betriebseröffnung auf der Kremsierer Eisenbahnstrecke Holleschau-Bistřitz a/H. der Localbahn Hullein-Bistřitz a/H. findet auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der am 8. November stattgehabten technisch-polizeilichen Prüfung für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr am 15. November statt. Die neu zu eröffnende Localbahnstrecke hat eine Baulänge von 11,278 und eine Betriebslänge von 11,284 km. Zwischen den beiden Endstationen Holleschau und Bistřitz a/H. sind noch zwei Haltestellen vorhanden, und zwar Dobrotic, welche vorläufig blos für den Personenverkehr eröffnet wird, und die Haltestelle Hlinsko. Die 7,5 km lange Theilstrecke Hullein-Holleschau obiger Localbahn wurde bekanntlich schon am 24. September eröffnet.

Seitens der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb ist die zwischen den Stationen Vocklabruck und Kammer gelegene Haltestelle S i e b e n m ü h l e n am 15. November cr. für Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Die Betriebsdirection der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn theilt mit, dass die ganze Strecke B u d a p e s t - F ü n f k i r c h e n am 16. November cr. dem öffentlichen Verkehre übergeben wird. (Siehe Bekanntmachung S. 1157.)

Eine im Ganzen günstigere Stimmung kennzeichnete den Börsenverkehr. Die beiden Nordwest wichen zwar um ein Unbedeutendes, dagegen hielt sich Franz Josef (195) und Südbahn (139,50), während Karl-Ludwig auf 312,50 und Staatsbahn in Folge der fortwährend brillanten Einnahmen und der Gesetzesvorlage im Ungarischen Reichstage auf 350,25 stieg. Charakteristisch war die Belebung des Prioritätenmarktes durch Investirungen eines guten Theiles der Coupon-Eingänge in Prioritäts-Obligationen, welche sämmtlich mehr oder minder avancirten.

Niederländische Correspondenz.

In dem Budget der Niederländischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1883 sind die Anlagekosten auf 15 500 000 Fl. festgestellt. Von dieser Summe entfallen auf: Direction und allgemeine Ausgaben 378 840 Fl.; Beschaffung von Materialien (Schienen, Schwellen, Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne etc.), insoweit sie nicht für eine bestimmte Linie angeschafft sind, 1 200 000 Fl.; Ueberbrückung des Merwedeflusses bei Baanhoek 501 000 Fl.; Ueberbrückung des Rheinflusses bei Rhenen 256 000 Fl.; Ueberbrückung des Maasflusses bei Heumen 180 000 Fl.; Anlage der Eisenbahn von Roosendaal nach Vlissingen 25 000 Fl.; Anlage der Eisenbahn von Nieuwe Diep nach Amsterdam 820 000 Fl.; Anlage der Eisenbahn von Arnhem nach Nymegen 666,60 Fl.; Anlage der Eisenbahn von Zwolle nach Almelo 101 700 Fl.; Anlage der Eisenbahn von Dordrecht nach Elst 1 940 000 Fl.; Anlage der Eisenbahn von Amersfoort nach Nymegen 780 000 Fl.; Anlage der Eisenbahn von der Zaangegend nach Enkhuizen 1 106 000 Fl.; Anlage der Eisenbahn von Stavoren nach Leeuwarden 1 067 000 Fl.; Anlage der

Eisenbahn von Nymegen nach Venlo 125 000 Fl.; Anlage der Eisenbahn von Rotterdam nach Hoek van Holland 700 000 Fl.; Anlage der Eisenbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch 1 743 000 Fl.; Anlage der Eisenbahn von Groningen nach Delfzyl 1 010 000 Fl.; Ausdehnung der Eisenbahn von Arnhem nach Leeuwarden 557 000 Fl.; der Eisenbahn von Harlingen nach der Hannoverschen Grenze 1000 Fl.; der Eisenbahn von Zutphen nach der Preussischen Grenze 34 000 Fl.; der Eisenbahn von Maastricht nach Breda 341 000 Fl.; der Eisenbahn von Roosendaal nach Vlissingen 490 000 Fl.; der Eisenbahn von Breda nach Rotterdam 130 000 Fl.; der Eisenbahnen von Zevenbergen nach der Belgischen Grenze und von Roosendaal nach Breda 370 000 Fl.; der Eisenbahn von Nieuwe Diep nach Amsterdam 113 000 Fl.; Ueberbrückung des Hollandsch Diep 65 000 Fl.; sonstige Ausgaben 1 449 793,40 Fl.

Der dem Etat beigefügten Uebersicht der Seitens des Staates ausgeführten und noch auszuführenden Bauten ist Folgendes zu entnehmen: Dem Betriebe übergeben sind die Linien von Arnhem über Zutphen, Deventer, Zwolle, Meppel und Heerenveen nach Leeuwarden 168,415 km; von Harlingen über Franeker, Leeuwarden, Groningen, Winschoten und Neuschanz nach der Preussischen Grenze 127,609 km; von Meppel über Hoogeveen und Assen nach Groningen 76,835 km; von Zutphen über Goor, Hengelo und Enschede nach der Preussischen Grenze 59,678 km; von Maastricht über Roermond, Venlo, Helmond, Eindhoven, Boxtel und Tilburg nach Breda 179,937 km; von Roosendaal über Bergen op Zoom, Goes, Arnemuiden und Middelburg nach Vlissingen 76,344 km; von Venlo nach der Preussischen Grenze 2,998 km; von Utrecht über Kuilenburg, Bommel und Herzogenbusch nach Boxtel 60,140 km; von Breda nach Moerdyk 18,509 km; von Zwaluwe über Dordrecht nach Rotterdam 34,986 km; Zweigbahn nach dem Güterbahnhof in Rotterdam 2,280 km; von Helder über Alkmaar, Uitgeest und Zaandam nach Amsterdam 83,879 km; von Zwaluwe nach Zevenbergen 7,895 km; von Arnhem nach Nymegen 18,904 km; von Zwolle nach Almelo 44,700 km; zusammen 963,109 km.*)

Die Expropriationskosten der im Betrieb befindlichen Linien betrugen Ende Juni 1882 23 417 945 Fl. und die Gesammtanlagekosten 182 071 804 Fl. = 189 777 Fl. pro Kilometer.

Im Bau begriffen sind: die Linie von dem Güterbahnhof bis zum Entrepot in Amsterdam 1,547 km; die Strecke Baanhoek-Kesteren und Ueberbrückung bei Baanhoek der Eisenbahn von Dordrecht nach Elst 78,147 km; die Strecke Amersfoort-Ressen-Elst der Eisenbahn von Amersfoort nach Nymegen 52,303 km; die Strecke Zaandam-Hoorn der Eisenbahn von der Zaangegend nach Enkhuizen 33,027 km; die Eisenbahn von Nymegen nach Venlo 56,352 km; die Eisenbahn von Stavoren nach Leeuwarden 47,140 km; die Strecke Zwaluwe-Baardwyk der Eisenbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch 32,994 km; die Eisenbahn von Groningen nach Delfzyl 38,388 km; zusammen 339,898 km.

Das Expropriationsgesetz ist erlassen für: die Strecke Dordrecht-Sionspolder der Eisenbahn von Dordrecht nach Elst 4,500 km; die Strecke Hoorn-Enkhuizen der Eisenbahn von der Zaangegend nach Enkhuizen 16,250 km; die Strecke Baardwyk-Herzogenbusch der Eisenbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch 14,167 km; die Strecke Rotterdam-Maassluis der Eisenbahn von Rotterdam nach Hoek van Holland 15,600 km.

Die folgenden Concessionsgesuche für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen sind bei der Regierung in Berathung:

1. Von Amsterdam nach Ymuiden.
2. Von Amsterdam über Koudekerk nach Rotterdam.
3. Vom Haag nach Koudekerk.
4. Von Amsterdam über Leiden nach Rotterdam, mit Zweigbahnen nach Warmond und nach Voorschoten.
5. Von Amsterdam über Leiden und Zoetermeer nach Rotterdam.
6. Von Haelen nach der Belgischen Grenze in der Richtung nach Maeseyck.
7. Von Harlingen nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Gronau.
8. Von Winterswyk nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Coesfeld.
9. Von Nykerk über Naarden nach Amsterdam mit Zweigbahn nach Amersfoort.
10. Von Boxtel nach Baarle-Nassau, im Anschluss an die von der Belgischen Regierung entworfene Bahn von Antwerpen nach der Niederländischen Grenze, mit Anschluss in Baarle-Nassau.
11. Von Koudekerk nach Dordrecht.
12. Localbahn von Ruurlo nach Doetinchem.
13. Localbahn von Zandvoort nach Ymuiden.
14. Localbahn von Eindhoven nach Weert.
15. Localbahn von Assen nach Stadskanaal.
16. Localbahn vom Bahnhofe Houten oder Schalkwyk der Niederländischen Staatsbahn über Wyk by Daarstede, Amerongen, Rhenen, Wageningen, Renkum, Doorwerth nach Arnhem, mit Anschluss an die Niederl. Staatsbahn beim Bahnhofe Oosterbeek.
17. Localbahn von Uithuizen über Bedum nach Groningen.
18. Localbahn von Wirsum nach Saawert.

*) Hierzu kommen 46,208 km der am 1. November cr. eröffneten Linie Geldermalsen-Elst mit Verbindungsbahn nach Ressen-Bemmel.

Russische Correspondenz.

Eine neue Eisenbahnkatastrophe, welche zum Glück aber keinem Menschen das Leben gekostet hat, hat sich in der Nacht vom 13. auf den 14. August a. St. auf der Nicolaibahn zugetragen. Der Courierzug aus Moskau vom 13. August, welcher Abends 8 Uhr Moskau verlässt, kam 9 Werst hinter der Station Klin, auf der 511. Werst von St. Petersburg, auf einem Damme von unbedeutenden 5 Fuss Höhe, aus den Schienen. Bei dieser Entgleisung wurden 3 Passagiere leicht verletzt und 7 Beamten des Zuges erlitten übrigens auch nicht schwere Verwundungen. Den Verletzten wurde von einem zufällig auf dem Zuge anwesenden Arzt sofortige Hilfe geleistet und diese wie auch alle übrigen Passagiere des verunglückten Zuges wurden mit einem aus Moskau sofort nachgesandten Expresszuge nach St. Petersburg befördert. Bei der Entgleisung kamen Locomotive, Bagagewagen und die ihm nachfolgenden 2 Wagen II. Classe aus den Schienen und stürzten die Böschung des Dammes herab, die beiden nachfolgenden Passagierwagen I. Classe blieben aber noch auf dem Damm stehen und die nach diesen folgenden 2 letzten Waggons waren sogar auf den Schienen geblieben. Diesen glücklichen Umstand schreibt man der vorzüglichen Wirkung der Westinghouse-Bremse zu, mit welcher alle Passagierwagen des Courierzuges versehen waren.

Die Ursache der Entgleisung glaubt man in dem Bruch einer Stahlschiene gefunden zu haben, welche seit 1874 im Geleise lag. Uebrigens ist noch eine detaillirte technische Untersuchung angeordnet, deren Resultate bis heute nicht bekannt gemacht worden sind.

Dem „Golos" schreibt ein Augenzeuge von dem Anblick der Unglücksstelle Folgendes: Die Locomotive des entgleisten Courierzuges hat sich mit ihrer Vorderachse in das Erdreich eingegraben; die Schwellen auf einer grossen Strecke sind wie zerschnitten und eigentlich in Spähne zerschlagen; die Schienen sind von den Schwellen abgerissen, verbogen und auf die Seite geschleudert; der Bagagewagen liegt mit den Rädern in der Luft da, der Fussboden wie das Dach desselben sind durch Schienen durchstossen, der Wagenobertheil wird durch zwei provisorische Stützen gehalten, damit er sich nicht noch weiterwälzt; ein Waggon II. Classe liegt auf seiner Fensterfront, sein Dach ist mit Beilen zerschlagen, um die Passagiere, welche sich darin befanden, herauszulassen; der zweite Waggon hat sich in den ersten hineingeschoben und sein Dach auf 6 Fuss weit aufgerissen; Buffer, Bufferbohlen, Zughaken und anderes Zubehör ist zerbrochen, verbogen und liegt herum.

Naphtha. Bei dem täglich steigenden Verbrauch von Naphtha und seinen Resten dürfte nachfolgende Notiz vielleicht nicht ohne Interesse sein.*) Aus Baku (am Kaspischen Meere) schreibt man Ende September:

Im Laufe der beiden jüngst verflossenen Monate Juli und August wurden aus Baku nach Astrachan 4½ Millionen Pud (à 16,3805 kg) Kerosin verschifft, fast 5 Millionen Pud Naphthareste, 250 000 Pud Rohnaphtha und 116 000 Pud Schmieröl. Dabei hat der Export im August bedeutend abgenommen gegen die vorhergegangenen Monate — was der Ueberfüllung sämmtlicher Wolgastädte mit Naphthaproducten zuzuschreiben ist. In letzter Zeit wird ausserdem auch viel Solaröl und Benzin, welches beides auf der Nobel'schen Fabrik producirt wird, exportirt. Die Preise für Kerosin sind in der letzten Zeit bis auf 24 Kop. pro Pud gefallen — macht pro Kilogramm 1½ Kop. oder 5 ₰, was doch beispiellos billig ist! Das Jahr ist darum für die Naphthahändler ein schweres, besonders für die kleineren Händler, welche nicht Schiffe mit directem Füllungsraum besitzen, sondern ihre Producte in Fässern, Halbfässern und Ankern expediren müssen, was ihnen theurer zu stehen kommt. Viele haben auf die Eisenbahn von Baku nach Poti gerechnet, aber der provisorisch eingeführte Tarif ist viel zu hoch: er ist 52 Kop. vom Pud für die Strecke von Baku bis nach Tiflis. Für den Transport zu diesem Preise haben sich wenig Liebhaber gefunden.

Pinsk-Shabino. Am 10. October wurde, nachdem der Kriegsminister Wannowsky die Bahn inspicirt hatte, der Betrieb auf der durch die Eisenbahnbataillone gebauten Strecke Pinsk-Shabino eröffnet. Die ganze Strecke beträgt 140 Werst. Zwei grosse Brücken über den Mukawetz bei Kobrin und bei Gorodetz über den Dnjepr-Bug-Canal sind vollendet und geprüft. Der Bau der ganzen Bahn ist in 4 Monaten beendet, trotzdem 69 Brücken, unter denen zwei grosse mit eisernen Trägern und die übrigen freilich hölzerne auf steinernen Widerlagern, herzustellen waren. Die Werst kam auf 28 000 R. zu stehen ohne Rollmaterial.

*) Man vergl. übrigens über die Oelquellen in Baku No. 76 S. 972 d. Ztg. Die Redaction.

Mariupolbahn. Die Empfangscommission hat am 13. October alt. St. ihre Thätigkeit beendet und den Bau der Bahn Jelenofka-Mariupol als zum Betriebe vollendet anerkannt. Jeden Tag erwartet man aus St. Petersburg die Entscheidung zur Eröffnung.

Ssamara-Ufa. Anfangs October kam nach Ssamara die Commission vom Communications-Ministerium, welche bestimmt ist, die Voruntersuchungen für eine Bahn von Ssamara nach Ufa zu leiten. Präsident ist der Ingenieur Klossowsky. Alle Ausgaben für die Ausarbeitung der Trace hat die Orenburger Bahnverwaltung auf sich genommen; sie bemüht sich auch die Concession für den Bau der besagten Strecke zu bekommen.

Jeltonbahn. Die Frage über die Eisenbahnverbindung des Jeltonsalzsees ist bis dato von der Regierung noch nicht entschieden; aber in jüngster Zeit ist dieselbe in ein neues Stadium getreten, welches sie der Entscheidung bedeutend näher bringt. In diesen Tagen traf in Saratow die Voruntersuchungscommission ein, welche vom Communications-Ministerium beauftagt ist, die Möglichkeit einer Verbindung des Jeltonsees mit dem übrigen Eisenbahnnetz in vier verschiedenen Hauptrichtungen zu untersuchen. Diese Richtungen sind: nach Zaritzyn, nach Bükowije Chutora, nach Kamünschin und endlich nach Saratow oder vielmehr nach dem grossen Kirchdorf Pokrowskoje gegenüber Saratow. Die Ingenieure eilen mit ihren Arbeiten so viel sie nur können, um vor dem Eintreten schlechter Witterung ihre Arbeit noch im Herbst zu Ende zu führen und die Resultate derselben dem Ministerium noch in diesem Jahre zur Beurtheilung vorzulegen. An der Spitze der Commission steht der energische Ingenieur Laskin, welcher sich um die Kohlentransportfrage wohl verdient gemacht hat.

Tuckum-Windau. Auch auf dieser Strecke werden seitens der Regierung detaillirte Voruntersuchungen angestellt; der Leitende derselben ist der Gehilfe des Inspectors der Riga-Dünaburger und Dünaburg-Witebsker Bahn, Ingenieur Sseredinski. Wie unendlich wichtig der schleunige Bau dieser kleinen Strecke von ca. 80 Werst für den Exporthandel Russlands ist, kann derjenige leicht begreifen, welcher die Vorzüge des Windauer Hafens kennt und weiss, wie oft der Ausfuhrhandel in Riga stockt wegen Verhinderung der Schifffahrt durch eintretenden Eisgang und durch völliges Zufrieren der Düna und des Hafens.

Eisenbahneinnahmen. Die Einnahmen des gesammten Russischen Bahnnetzes haben in diesem Jahre sich gegen das Vorjahr bedeutend gebessert. Sie sind im Juli auf 16 831 325 R. gestiegen, über 2½ Millionen Rubel mehr als im Vorjahre für denselben Monat. Der Juli ergab pro Werst eine mittlere Einnahme von 791 R. gegen 674 R. im Vorjahre. Vom Anfang des Jahres bis incl. Juli wurden eingenommen 116 280 949 R. oder 5 462 R. pro Werst, was über 19 pCt. Zuwachs gegen das Vorjahr entspricht.

Stationsnamen-Veränderung. Auf den Südwestbahnen ist, auf Verfügung des Communicationsministeriums, die Station „Olwiopol" in „Golta" umbenannt worden; der ehemalige Haltepunkt „Golta" aber auf der anderen Seite des Bug in „Konezpol".

Telegrapheneinnahme. Das Telegraphendepartement hat, nach documentaler Controle mit den Eisenbahnverwaltungen, seine im Januar dieses Jahres bereits veröffentlichten statistischen Daten über den Telegraphenverkehr ergänzt und von Neuem veröffentlicht. Denselben entnehmen wir Folgendes: Im Jahre 1881 ist auf den Regierungsstationen die Summe von 7 697 629 R. gegen 7 089 712 R. in 1880 eingenommen. Von den Bahnen kam 1880 320 536 R. gegen 297 576 R. in 1881. Von den ausländischen Telegraphendirectionen und Gesellschaften 1880 284 631 R., 1881 256 461 R., im Ganzen 1880 7 694 879 R. gegen 8 251 666 R. in 1881, d. h. 7 pCt. mehr.

Ersatz für die Eisenbahn übers Eis. Wie bekannt, sind mehrere Jahre hindurch vergebliche Versuche mit einer Eisenbahn übers Eis auf der Newa und dem Finnischen Meerbusen gemacht worden. Noch im verflossenen Jahre wurde eine solche Bahn zwischen Oranienbaum und Kronstadt, freilich nur auf kurze Zeit, hergestellt. Der Misserfolg dieser Bahnen lag in dem Reissen der Schienen bei starkem Frost. Jetzt hat ein gewisser Herr Wradi Locomotiven mit Rädern wie Strassenlocomotiven, welche ohne Schienen gehen, projectirt und den St. Petersburger Stadtrath um die Concession gebeten, eine Communication auf der Newa und auf dem Finnischen Meerbusen mit solchen Fahrmitteln einrichten zu dürfen. Der Stadtrath hat dem Herrn Wradi die Concession ertheilt, Dampffahrten mit Locomotiven seines neuen Systems über das Eis der Grossen Newa in drei Richtungen auszuführen: 1. vom Bergcorpsgebäude zum Senat, 2. vom Senat zum Landungsquai am Marmorpalast und 3. von diesem Landungsquai zum Landungssteg auf der Wyborgschen Seite bei der Alexanderbrücke. Die Fahrten dürfen unter folgenden Bedingungen stattfinden: das Gewicht der Locomotivschlitten darf nicht 150 Pud überschreiten und das Gewicht der Passagierschlitten soll geringer sein, als das der Locomotive. Der Dampfkessel darf mit 8 Atmosphären arbeiten. Die Fahrten dürfen nur stattfinden, wenn das Eis eine Stärke von 8 Werschok (= 0,35 m) erreicht hat. Unter den Newabrücken müssen die Durchfahrten mit soliden Unterlagen gemacht werden. Die Signalpfeife ist durch Signalhörner oder Glocken zu ersetzen. Die Fahrstrecke muss durch Tannenbäume von beiden Seiten bezeichnet und mit kleinen Schneewällen geschützt werden. Nachts muss sie mit Bufferlaternen beleuchtet werden. In jedem Zuge müssen gedeckte und ungedeckte Schlitten sein; in ersteren Abtheilungen für Nichtraucher. Der Fahrpreis für Passagiere ist festgesetzt: in den gedeckten Schlitten auf fünf Copeken, in den ungedeckten Schlitten auf 3 Copeken. Die Eröffnung der Fahrten darf nur stattfinden nach vorhergegangener Probe seitens des Stadtamts und der Polizeiverwaltung.

Murom'sche Bahn. Nachdem alle Bemühungen, die Muromsche Bahn in die Grosse Russische Gesellschaft übergehen zu lassen, gescheitert waren, hatten sich die Bestrebungen der augenblicklichen Besitzer der unglücklichen, völlig ertraglosen Bahn auf einen Kauf durch die Regierung selbst gerichtet. Dieser Idee kommt nun das allgemeine Schwärmen für Krons-, d. h. Regierungsbahnen jetzt auf halbem Wege entgegen und so geht denn jetzt allgemein das Gerücht, die Muromsche Bahn werde in die Hände der Krone übergehen.

Revisionscommission in der Grossen Russischen Gesellschaft. Die von der Regierung im Frühjahre ernannte Revisionscommission, welche mit der Durchsicht der Geschäfte der Gesellschaft beauftragt worden war, entledigt sich nach Kräften ihrer Aufgabe, ist augenblicklich jedoch erst mit der Revision des Rechenschaftsberichts pro 1869 beschäftigt.

Einrichtung von Lagerhäusern mit Warrantsystem. Dem Ministerium der Communicationen sind vor Kurzem die Statuten einer Gesellschaft zur Bestätigung vorgelegt, welche in den Handelscentren Russlands Lagerhäuser für Waaren überhaupt und für Korn speciell, mit Ausgabe von Warranten errichten will. Unsere Presse hat schon oft vorher auf den Nutzen solcher Lagerhäuser hingewiesen. 1871 gab der damalige Professor der Kiewschen Universität, jetzt Finanzminister N. Bunge, eine kleine Schrift über den Nutzen des Warrantsystems heraus; auf dem letzten handelsindustriellen Congress in Moskau bewies der Moskauer Professor Tschuprow auf überzeugende Weise, die Nothwendigkeit, energische Mittel zur Abwehr der Gefahr zu ergreifen, welche von der Amerikanischen Concurrenz dem Absatz unseres Korns auf den Westeuropäischen Märkten droht. Er rieth schon zur Errichtung von Handelsgesellschaften, zum Erbauen von Lagerhäusern mit Elevatoren, Warrantausgabe und vor Allem, Transport des Getreides in geschüttetem Zustande, statt in Säcken, welche Transportart bekanntlich weit weniger Unkosten verursacht. Im vorigen Jahre wurde übrigens auch der Anlauf genommen, eine solche Actiengesellschaft unter Theilnahme der Regierung, verschiedener Bankinstitute, Banquiers, Grosshändler und Eisenbahngesellschaften ins Leben zu rufen; aber das Unternehmen zerschlug sich — aus unbekannten Gründen. Die jetzt vorgelegten Statuten haben Aussicht bestätigt zu werden. — Ob von dieser oder einer anderen Compagnie, ist mir unbekannt, aber es werden Vorarbeiten auf der Charkow-Nicolajewbahn, für eine Bahn von der Station Gorochowka nach dem Strandort Schirokaja Balka ausgeführt, wo die Gesellschaft einen Handelshafen und Elevatoren errichten will.

Eisenbahngesetz. Am 9./2. October trat in St. Petersburg der allgemeine Specialcongress der Vertreter sämmtlicher Russischer Eisenbahngesellschaften zusammen. Der Congress ist durch das Wegecommunications-Ministerium ausgeschrieben speciell zum Behufe einer Begutachtung des Projects eines Eisenbahngesetzes, welches durch die Graf Baranow'sche Commission ausgearbeitet worden ist. Unabhängig von diesem Congress, wird die Gesetzesvorlage auch von einer besonderen Commission beim Communicationsministerium einer einschlägigen Kritik unterzogen. Die Mitglieder des Congresses haben sich in Gruppen getheilt, um einzelne Parthieen des Gesetzes sorgfältiger, Punkt für Punkt durchzuarbeiten, als dasselbe in allgemeiner Versammlung hätte geschehen können. Heute, am 25. October a. St. sind noch keine Resultate ins Publikum gedrungen.

Neues Project Berdjansk. Am 21. October a. St. schreibt man aus Berdjansk, dass die letzte Landschaftsversammlung beschlossen hat, eine Eingabe an die Staatsregierung zu machen, mit der Bitte, um schleunige Bestätigung des Baues der Zweigbahn von Berdjansk zur Donetzbahn.

Schweiz.

Ein Londoner Haus hat die Concession zum Bau einer elektrischen Bahn von Genf nach St. Julien an der Französischen Grenze zum Anschluss an die Savoyer Bahn nachgesucht und erhalten. Die Strömung der Rhone soll hier die Elektricität erzeugen.

Portugal. (Eisenbahnverbindung mit Spanien.) Am 12. October d. J. wurde der Vertrag betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnlinie unterzeichnet, welche, von Salanda in Spanien ausgehend, in das Portugiesische Bahnnetz

bei Barca d'Alva und Villa Formoso einmündet. Die Herstellung dieser Linie soll spätestens bis 24. Juli 1885 erfolgen.

Griechenland. (Beschaffung von Schienen sammt Zugehör.) Von Seite der Banque Hellénique de crédit général ist eine Offertverhandlung auf die Lieferung der Schienen und des Zubehörs für die in Bau begriffenen Eisenbahnstrecken Piräeus-Patras-Pyrgos, Korinth-Nauplia ausgeschrieben worden. Die Menge des für die circa 400 km langen Eisenbahnstrecken erforderlichen Materials beträgt ungefähr 18 000 t. Die Offerten müssen bis 27. November bei dem Verwaltungsbureau der Eisenbahnbau-Gesellschaft im Piräeus überreicht werden.

Strafrecht.

v. O. **Lotterieveranstaltung.** Die in einer Eisenbahn-Centralwerkstätte nur unter den dortigen Arbeitern veranstaltete Ausspielung einer beweglichen Sache ist keine öffentliche Lotterie. — Gründe: „In Erwägung, dass nach dem Ergebnisse des vorbereitenden Verfahrens Ludwig K. die von ihm behufs Ausspielung einer Uhr angefertigten Loose nicht einer Mehrzahl beliebiger unbestimmter Personen zugänglich machte, sondern die Abgabe derselben auf den Kreis der in der Eisenbahn-Centralwerkstätte zu Neuhausen beschäftigten Arbeiter beschränkte, sohin das Thatbestandsmerkmal der Veranstaltung einer öffentlichen Lotterie fehlt, wird die Beschwerde des Staatsanwalts bei dem Landgericht I. München etc. verworfen." (Beschl. d. Ober-Land.-Ger. zu München vom 28. Juni 1882; Samml. d. Entscheid. Bd. II. S. 149 f.)

Literatur.

— st. — **Bericht über die Smoke Abatement Exhibition** (Ausstellung für Rauchverminderung) London, Winter 1881—82. An das Königlich Sächsische Ministerium des Innern in dessen Auftrage erstattet von Friedrich Siemens, Civilingenieur und Glashüttenbesitzer. Berlin. Verlag von J. Springer. 1882.

Das Bedürfniss, den schädlichen Einflüssen von Rauch und Russ, die sich in den grossen und stets wachsenden Städten immer mehr fühlbar machen, nach Möglichkeit Einhalt zu thun, ist ein sehr reges. Dies veranlasste auch ein Comité in London, im vorigen Jahre eine Ausstellung zu veranstalten von Apparaten, welche dazu dienen, den Rauch zu vermindern oder rauchloses Brennmaterial zu consumiren, sowie von derartigen Feuerungsmaterialien, verbunden mit Versuchen an den verschiedenen Apparaten und Materialien.

Der Autor war vom Königlich Sächsischen Ministerium beauftragt, über diese Ausstellung Bericht zu erstatten und hat nun diesen Bericht veröffentlicht.

Zunächst wird darin die Entstehung und Entwickelung der Londoner Ausstellung durch eine Uebersetzung der Einleitung des „Descriptive Catalogue" gegeben, wobei auch die in England bezüglich der Rauchverminderung erlassenen Gesetze und Verordnungen aufgeführt sind, um zu zeigen, mit welchen Mitteln, wenn auch geringen Erfolgen, man schon früher dort versucht hat, dem Uebel auf gesetzlichem Wege zu steuern.

Sodann werden die wichtigeren der ausgestellten Einrichtungen beschrieben, kritisirt und auf ihren wahren Werth und Anwendungskreis zurückgeführt. Vorerst die Kamin-, Ofen-, Küchen- und Dampfkesselfeuerungen mit Kohle, sowie mehrere auf die Sammlung resp. Ausnutzung und Entfernung des Russes bezügliche Einrichtungen. Alsdann folgen die Anlagen mit Gasfeuerung in derselben Reihenfolge wie die für directe Feuerung. Angefügt sind ein „Beitrag zur Rauchfrage" von C. W. Siemens (Bruder des Verfassers) und die Uebersetzung einer Broschüre von Dr. Bond, welche ein richtiges klares Bild giebt, wie ein Gasofen für Zimmerbeheizung mit Rücksicht auf grösstmögliche Ausnutzung der Wärme, einfache practische Construction und Handhabung, sowie in sanitärer Beziehung einzurichten sei. Weitere Abschnitte behandeln einige elektrische Apparate, die Erzeugung von Gas und zwar von Leucht-, Schwel- und Wassergas, sowie eine Vergleichung des Gases mit der Elektricität in Bezug als Mittel zur Beschaffung von Licht, Kraft und Wärme.

Zahlreiche in den Text gedruckte Abbildungen veranschaulichen die beschriebenen Gegenstände.

Als Resultat seiner Untersuchungen und Betrachtungen gelangt der Verfasser zu der Ueberzeugung, dass man in grösseren Städten künftig alle Feuerungen mit einem besonders hergestellten Brenngas, durch ein allgemeines Röhrennetz zugeleitet, unterhalten wird, da nur durch die Gasfeuerung mit centraler Gaserzeugung die vollkommene Rauchverhinderung bei entsprechender Ausnutzung des Brennmaterials und Arbeitsersparniss zu erreichen ist. Wo eine Centralleitung nicht durchführbar ist, müsste man zur Gasfeuerung entweder das vorhandene Leuchtgas benützen oder für jedes Haus und Etablissement das Gas besonders erzeugen und nur, wo auch dies nicht möglich ist, das directe Feuerungssystem beibehalten und dann die jedem einzelnen Falle angepassten Vorrichtungen zur Rauchverminderung anbringen.

Vorliegender Bericht über eine Ausstellung, welche die erste dieser Art war und reichhaltiges Material für Anschauung und vergleichende practische Prüfung bot, erstattet von einer Autorität auf fraglichem Gebiete, wird gewiss nicht verfehlen, das allgemeine Interesse zu erwecken. Wenn auch die directe Uebertragung der Englischen Verhältnisse auf die unsrigen nicht thunlich ist, so können doch die bezüglichen Englischen Arbeiten zur Lösung unserer Rauchfrage beitragen und neue Anregung schaffen. Hierzu möchten wir diesen Bericht angelegentlichst empfehlen.

Donau-Elbe-Canal.

Nach einer vom Wiener Donau-Verein herausgegebenen Broschüre des Reichsraths-Abgeordneten Dr. V. Rust.

Das schon unter Carl IV., Ferdinand II. und Josef I. wiederholt angeregte Project einer Verbindung zwischen Donau und Elbe ist kürzlich vom Ingenieur J. Deutsch eingehend bearbeitet und veröffentlicht und findet dasselbe in weiten Kreisen grosse Beachtung.

Nach diesem Project verlässt der Canal oberhalb Korneuburg die Donau, hebt sich mittelst 3 Schleusenstufen und 129 Schleusen 387 m hoch auf die 75,2 km lange horizontale Scheitelstrecke und senkt sich dann mittelst 56 Schleusen zur Moldau bei Budweis. Die Gesammtlänge des eigentlichen Canals beträgt 222 km, an diese schliesst sich eine Canalisirung der Moldau von Budweis bis Melnik auf 245 km Länge mit 62 Schleusen, vermittelst deren ein Gefälle von 230 m überwunden wird. Im künstlichen Canale (exclusive Scheitelstrecke) beträgt die durchschnittliche Länge jeder Haltung 0,79 km und die im Flusse 3,9 km.

Die Speisewasser für die Scheitelstrecke liefern grosse, an der oberen Moldau und Leinsitz angelegte Reservoire.

Der Canal soll 2 m Wassertiefe und 15 m Sohlenbreite erhalten; Schleusen im künstlichen Canal 7,75 m weit und 65 m lang, die Flussschleusen sollen zum gleichzeitigen Durchschleusen von 4 Schiffen die doppelte Länge und Breite der Canalschleusen bekommen, also 15,5 m weit und 130 m lang werden.

Bei solidester Ausführung der Bauwerke aus Stein und Eisen und der Schleusenthore aus Eichenholz oder Eisen kostet incl. Reservoire, Thalsperren und 3 Häfen das Kilometer künstlichen Canals 236 000 fl. und das Kilometer canalisirter Moldau 65 500 fl.; die Gesammtbaukosten beziffern sich darnach auf 69 552 000 fl.

Der Rentabilitätsberechnung liegen folgende Annahmen bezüglich der Betriebsverhältnisse zum Grunde:

Fahrgeschwindigkeit im künstlichen Canal (mit 55 km Pferdezug) 3 km, in der canalisirten Moldau durchschnittlich 6,5 km pro Stunde; täglicher Betriebsdienst 15 Stunden, 250 bis 260 Fahrtage pro Jahr.

Bei einem Transportobject von 1,3 Millionen Tonnen stellen sich die Transportkosten auf 0,47 kr. pro Tonnenkilometer. Wird bei diesem Selbstkostensatze ein Tarif von 1,1 kr. pro Tonnenkilometer erhoben, dann ergiebt sich für obengenanntes Baucapital eine 5 pCt. Verzinsung. r.

Miscellen.

Der Verein für Eisenbahnkunde hat in der Sitzung vom 14. d. M. auf Antrag seines Vorstandes beschlossen, den Präsidenten Dr. Alfred Escher in Zürich in Anerkennung der grossen Verdienste, welche sich derselbe um das Zustandekommen der Gotthardbahn erworben, zum Ehrenmitglied des gedachten Vereins zu ernennen. Nach den Statuten des Vereins können nur Männer des Auslandes, welche sich um den Verein oder dessen Zwecke besondere Verdienste erworben haben, zu Ehrenmitgliedern ernannt werden; seit beinahe 25 Jahren hat der Verein diese Ehrenbezeugung nicht verliehen.

Kohlenverbrauch der Englischen Eisenbahnen. Nach einer von der „Times" gebrachten Statistik stieg die gesammte Kohlenproduction Grossbritanniens und Irlands von 117 352 028 Tons im Jahre 1871 auf 154 184 300 Tons im Jahre 1881. Um den Kohlenverbrauch der Englischen Eisenbahnen zu berechnen, stellt die „Times" folgende Rechnung auf: Auf der South Eastern Bahn wird verbraucht pro Zugmeile (Engl.) etwa 49 Pfund Kohlen, auf der Midland und North Western Bahn je etwa 46 Pfund, auf der Great Northern 45 Pfund, auf der Great Eastern 42 Pfund, auf der London Brighton und South Coast 39 Pfund. Im Durchschnitt für alle Englischen Bahnen kann angenommen werden 44 Pfund pro Zugmeile. Nach dem Berichte des „Board of Trade" beträgt die auf den Englischen Bahnen zurückgelegte Zugmeilenzahl in 1881 248 500 000. Es ergiebt sich hiernach ein Kohlenverbrauch der Eisenbahnen von 5 467 000 Tons. Der Preis der Kohlen variirt für die einzelnen Bahnen, namentlich je nach ihrer Lage zu den Gruben, zwischen 6 und 14 Shilling pro Tone. Wird als durchschnittlicher Preis 10 Shilling pro Tonne angenommen, so ergeben sich die Kosten des Kohlenverbrauchs der Englischen Eisenbahnen zu 2 734 000 £.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Technische Vereinbarungen des Vereins über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Haupt-Eisenbahnen. Ausgegeben 1882. Die vorbezeichnete, nach den Beschlüssen des Vereins redigirte Schrift ist in neuer Ausgabe erschienen und durch den Buchhandel von C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden zu dem Preise von 1,50 *M.* pro Exemplar zu beziehen.

Gegen frankirte Baarzahlung dieses Betrages liefert auch die unterzeichnete geschäftsführende Direction (Bahnhofstr. 3) Exemplare.

Buchhandlungen wird der übliche Rabatt von 25 pCt. berechnet.

Berlin SW., den 10. November 1882.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Simon.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 15. November a. c. tritt der VII. Nachtrag zum I. Theil des Tarifs für die directe Beförderung von Gütern im **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr via Bleyberg** vom 1. Januar 1880 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen der Tarifvorschriften und der Güterclassification, neue, ermässigte Tarifsätze für den Verkehr mit der Station Antwerpen (Sud) der Belgischen Staatsbahnen, Taxen für die Stationen Hemer, Milspe-Thal und Voerde, sowie ermässigte Frachtsätze für die Station Lüdenscheid, Taxen für mehrere neue Stationen der Belgischen Staatsbahnen, sowie anderweitige Tarifsätze für eine Anzahl Stationen der letzteren, ferner einen Ausnahmetarif für den Transport frischer Seefische im Verkehr zwischen mehreren Stationen der Belgischen Staatsbahnen und einzelnen Bergisch-Märkischen Stationen und wird endlich durch denselben die Station Jemeppe s/Sambre in den im Verkehr zwischen Grevenbrück und Schwelm einerseits und Belgischen Stationen andererseits bestehenden Ausnahmetarif für Schwefelkies aufgenommen.

Am 15. November c. tritt ferner der V. Nachtrag zum II., die Transittarife umfassenden Theil des schon erwähnten Tarifs in Kraft. Dieser Nachtrag enthält neue, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Antwerpen (Sud) transit der Belgischen Staatsbahn, Taxen für die Stationen Hemer, Milspe-Thal und Voerde, sowie ermässigte Frachtsätze für die Station Lüdenscheid. Elberfeld, den 14. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2092)

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. Januar k. J. gelangt ein neuer Güter- und Vieh- etc. Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirection Hannover und der Oberhessischen Eisenbahn zur Einführung, wodurch folgende Tarife ausser Kraft treten:

1. der Gütertarif für den Main-Weser-Oberhessischen Verkehr vom 1. December 1877 nebst Nachtrag I bis IV;
2. das Gütertarifheft No. 1 für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1881;
3. der Gütertarif für den Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnverband vom 1. September 1878 nebst Nachtrag I bis XI;

ad 2. und 3. jedoch nur insoweit, als der Verkehr zwischen den im neuen Tarif enthaltenen Stationen betroffen wird.

4. der Vieh- etc. Tarif für den Main-Weser-Oberhessischen Verkehr vom 1. Juni 1880;
5. der Vieh- etc. Tarif für den Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1880;
6. der Vieh- etc. Tarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. März 1880;

ad 5. und 6. jedoch nur, soweit sich dieselben auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welchen der neue Tarif Anwendung findet.

Der neue Gütertarif bringt vielfach Frachtermässigungen mit sich, enthält jedoch auch vereinzelte gering erhöhte Frachtsätze.

Bis zum Erscheinen der Tarife, welche vom 15. December ab bei sämmtlichen Verbandsstationen eingesehen werden können und daselbst käuflich zu erhalten sind, wird von dem Tarifbureau der unterzeichneten Grossherzoglichen Direction jede gewünschte Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilt. Giessen, den 11. November 1882. Namens sämmtlicher betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen. (2093)

Am 1. Januar 1883 tritt der Tarif vom 15. April 1880 für den Güterverkehr zwischen den Stationen Cöthen und Halle des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einerseits und Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits via Leipzig-Reichenbach i/V.-Hof-Crailsheim ausser Kraft.

Von dem genannten Tage an können daher Sendungen zwischen Cöthen und Halle einerseits und Württembergischen Stationen andererseits nur noch im Mitteldeutschen Verbande direct abgefertigt werden, soweit der Tarif für diesen Verband directe Sätze enthält.

Für die dem Mitteldeutschen Verbande nicht angehörenden Stationen tritt demnächst Umkartirung der Sendungen auf einer Zwischenstation ein, womit eine Frachterhöhung verbunden ist.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbureau hierselbst. Magdeburg, den 14. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der mitbetheiligten Eisenbahnverwaltungen. (2094)

Vom 1. Januar 1883 ab tritt unter Aufhebung des gegenwärtigen Tarifes nebst dessen Nachträgen im Verkehre zwischen sämmtlichen Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden sowie Station Sachsenhausen der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a/M. einerseits und dem gesammten Bayerischen Verkehrsgebiete andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft, welcher neben einzelnen Erhöhungen vielfache und bedeutende Ermässigungen enthält.

Gleichzeitig kommt eine neue Instradirung zur Einführung und zwar wird der Verkehr von sämmtlichen Nassauischen Stationen nach dem südwestlichen Bayern via Ulm, der übrige Verkehr nach Bayern sowie der gesammte Verkehr von Bayern via Aschaffenburg geleitet.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbureau. Frankfurt a/M., den 11. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (2095)

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen der Oberschlesischen Bahn und dem Directionsbezirk Magdeburg. Am 1. Januar k. J. wird der 1. Nachtrag zum Tarif für den obigen Verkehr herausgegeben. Derselbe enthält Abänderungen von Entfernungen, Tarifsätzen und Bestimmungen, ferner neue Entfernungen für die Station Groschowitz (Oberschles. Bahn), sowie die Station Grizehne (bei Calbe a/S.), welche bis zum 1. September d. J. den Namen Calbe a/S. führte und die Haltestelle Griefstedt (Directionsbezirk Magdeburg). Die bisherigen bezüglichen Frachtsätze dieses Tarifs, sowie die bezüglichen Frachtsätze der Station Calbe a/S. im Schlesisch-Niedersächsischen Gütertarif vom 1. August 1878 und im Niedersächsisch-Ostdeutschen Gütertarif vom 1. Mai 1878 nebst deren Nachträgen werden dagegen mit dem 1. Januar k. J. aufgehoben. Auskunft über die neuen bezw. abgeänderten Tarifsätze etc. sowie über die theilweise eintretenden Frachterhöhungen ertheilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direction in Magdeburg. Vom 1. Januar k. J. ab ist der Nachtrag zum Preise von 20 ₰ pro Exemplar bei den Verbandsexpeditionen zu haben. Magdeburg, den 14. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (2096)

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer und Bergisch-Märkisch-Sächsischer Verband. Am 1. Januar 1883 scheidet die Route via Grossenhain-Leipzig aus den vorbezeichneten Verkehren mit Stationen der Cottbus-Grossenhainer Bahn dergestalt aus, dass directe Abfertigung über dieselbe nicht mehr stattfinden kann. Die Leitung des betreffenden Verkehrs erfolgt künftig über die jeweilig kürzeste Route der Preussischen Staatsbahnstrecken. Berlin, den 15. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen. (2097)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Zum Tarif für Niederschlesische Steinkohlen nach Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Waagthallinie vom 15. August 1882 tritt am 15. d. Mts. Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Kostelec-Vizec, Oppolau, Minkowic und Welwarn. Druckexemplare sind bei unserem Formular-Magazin zu haben. Breslau, den 13. November 1882. Directorium. (2098)

Preussisch-Thüringischer Verbands-Güter-Verkehr. Die durch Nachtrag XVIII sub II vom 10. September cr. ab eingeführten Tarifsätze zwischen Gera, Plagwitz-Lindenau, Zeitz einerseits und Zawadzki etc. andererseits behalten nur bis zum 1. Januar 1883 ihre Giltigkeit und treten mit genanntem Tage die vordem giltigen Tarifsätze wieder in Kraft. Hiermit sind einige unerhebliche Tariferhöhungen verbunden.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen. Erfurt, den 11. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction: Namens der Verbandsverwaltungen. (2099)

Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Die in No 73 vom 22. September 1882 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Seite 942) publicirte Herabsetzung des Frachtsatzes für Getreide- etc. Transporte von der Station Tscherkasy der Fastower Bahn nach Brody und Podwoloczyska (im Specialtarife 2 des Russischen Theiltarifes I f.) tritt mit 15./27. November a./n. St. 1882 wieder ausser Kraft und gelangt von diesem Tage ab der früher bestandene Frachtsatz von 95,79 Kopeken pro 100 kg wieder zur Einführung. Wien, den 14. November 1882. General-Direction der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn zugleich Namens der betheiligten Bahnen. (2100)

Vom 15. November 1882 ab werden in den Tarifheften I, II und III des **Deutsch-**

Polnischen Eisenbahn-Verbandes die Kopekenantheile der Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Mehl und Mühlenfabrikate ermässigt und zwar:

a) im Tarifheft No. I im Verkehr zwischen den Stationen Ruda-Guzowska und Warschau einerseits und den Stationen Berlin, Bromberg, Frankfurt a./O., Posen und Thorn andererseits;

b) in den Tarifheften No. II und III im Verkehr mit Ruda-Guzowska und Warschau einerseits und sämmtlichen Deutschen Verbandstationen andererseits.

Die Ermässigung beträgt bei Ruda-Guzowska 1,77 Kopeken und bei Warschau 8,00 Kopeken pro 100 kg. Bromberg, den 10. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (2101 J)

Mit dem 16. November d. J. tritt zu dem Preussisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Mai 1882 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der speciellen Tarifvorschriften.
2. Frachtsätze für:
   a) Cüstriner Vorstadt, des Bezirks Bromberg,
   b) Dt.-Eylau Stadt, der Marienburg-Mlawkaer Bahn,
   c) Posen, der Posen-Creuzburger Bahn,
   d) Braunsdorf, der Sächsischen Staatsbahn.
3. Ermässigte Frachtsätze für Dresden Alt- und Neustadt, sowie Leipzig und Borsdorf.
4. Ausnahmetarifsätze für Flachs und Hanf mit Chemnitz, Freiberg, Wiesenbad und Zöblitz der Sächsischen Staatsbahn.
5. Ausnahmetarifsätze für Sprit und Spiritus mit:
   a) Danzig l. Thor und Olivaer Thor des Bezirks Bromberg,
   b) Altchemnitz und Burkhardtsdorf der Sächsichen Staatsbahn.
6. Ermässigte Frachtsätze für Gr. Gandern (B. S. F. E.).
7. Frachtsätze für Steinau a/O. (B. S. F. E.).
8. Aufhebung von Sätzen.
9. Aenderung eines Stationsnamens.
10. Tarifberichtigungen.

Soweit durch die Tarifberichtigungen Erhöhungen hervorgerufen werden, treten dieselben erst mit dem 1. Januar 1883 in Kraft. — Exemplare des Nachtrags I sind bei den Billet-Expeditionen der Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 8. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (2102 J)

Vom 1. Januar 1883 neuen Stils ab tritt eine 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St. mit theilweise ermässigten, theilweise erhöhten Frachtsätzen in Kraft.

In diese 2. Tarifausgabe sind generell die Bestimmungen und Frachtsätze des bisherigen Haupttarifs vom 1. Januar 1880 n. St. unter Berücksichtigung der zu demselben erschienenen Nachträge I bis incl. XVI und der Anhänge II, III, IV und VI, sowie der neben dem Haupttarif besonders herausgegebenen Ausnahmetarife übernommen.

Der bisherige Haupttarif und die vorbezeichneten Nachträge und Anhänge zu denselben, sowie die besonderen Ausnahmetarife treten daher mit dem gedachten Tage ausser Kraft.

Die bestehenden Ausnahmen gegen die regulären Classen- und Artikeltarife sind nicht in die Haupttabellen aufgenommen, sondern als gesonderte Ausnahmetariftabellen dem Tarif beigedruckt.

Der Anhang V zur 1. Ausgabe des Gütertarifs, welcher auch fernerhin neben der 2. Tarifausgabe bestehen bleiben wird, erhält die Bezeichnung „Anhang II“.

Exemplare der 2. Ausgabe sind von den betheiligten Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 13. November 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahn-Verbandes. (2103 J)

Mit sofortiger Giltigkeit tritt im **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbande** für den Transport von Roheisen in Wagenladungen à 10 000 kg von Peine nach Teplitz-Waldthor ein Frachtsatz von 1,05 *M.* pro 100 kg auf die Zeit bis Ende 1883 in Kraft. Dresden, am 13. November 1882. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (2104)

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 1. Januar 1883 scheiden die Routen via Grossenhain-Leipzig bezw. Elsterwerda-Leipzig aus dem vorbezeichneten Verkehr mit Stationen der Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Anhaltischen Bahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg) dergestalt aus, dass directe Abfertigung über dieselben nicht mehr stattfindet. Die Leitung des betreffenden Verkehrs erfolgt künftig über die jeweilig kürzeste Route der Preussischen Staatsbahnstrecken. Berlin, den 15. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (2105)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband. Die im Thüringisch-Bayerisch-Württembergischen Gütertarifheft 2 vom 1. Juli 1878 sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den directen Verkehr zwischen den Stationen Immendingen W. B., Schafhausen bei Calw und Villingen W. B. einerseits und diesseitigen, sowie Stationen der Werrabahn, Nordhausen-Erfurter Bahn, Saalbahn und Weimar-Geraer Bahn andererseits treten am 31. December cr. ausser Kraft. Erfurt, den 14. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Verbands-Verwaltungen. (2106)

Durch den am 16. d. Mts. zu unserm **Localgütertarife** erscheinenden Nachtrag 29 tritt eine Ermässigung der Provisionen für Nachnahmen und für Zollverläge ein. Gleichzeitig wird mit demselben ein besonderer Gebührentarif für die steueramtliche Abfertigung auf Bahnhof Leipzig eingeführt.

Näheres ist bei unsern Expeditionen zu erfahren, woselbst der Nachtrag à 5 ₰ käuflich zu haben ist. Erfurt, den 12. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2107)

Am 1. December d. J. kommen Nachtrag III zu Theil II und Nachtrag II zu Theil III des Tarifes für den **Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verband** zur Einführung. Die mit Erhöhungen verbundenen Aenderungen bezw. Berichtigungen von Frachtsätzen gelten erst vom 15. Januar 1883 ab. Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 15. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (2108)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Die in dem durch unsere Bekanntmachung vom 20. October 1882 eingeführten, vom 13. November d. J. n. St. giltigen 16. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Gütertarif auf Seite 3 für die Stationen Minsk (M. B. E.), Moskau (M. B. E.) und Smolensk (M. B. E.) enthaltenen Frachtsätze für Flachs, Flachsheede und Werg treten mit dem 13. November 1882 n. St. in Kraft; und ist daher die diesbezügliche auf Seite 3 des 16. Tarifnachtrages enthaltene Sternanmerkung zu streichen. Bromberg, den 10. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (2109 J)

Am 1. December d. Js. tritt im **Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande** ein Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb einerseits und Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft, welcher bei den Endverwaltungen zu erlangen ist. Dresden, am 14. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2110)

Am 1. Januar 1883 tritt ein neuer Theil III des **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbandstarifs** in Kraft, welcher für Getreide und Kleie theils erheblich ermässigte, theils aber auch erhöhte Frachtsätze enthält. Ueber die letzteren ertheilt unser Verkehrsbureau auf specielle Anfragen schon jetzt Auskunft. Der Tag der Ausgabe des Tarifs wird noch bekannt gemacht werden. Dresden, den 15. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2111)

Für die Dauer vom 14. November 1882 bis zum Schlusse der diesjährigen Elbschifffahrts-Periode tritt für den Transport von Wein in Fässern bei Aufgabe von mindestens 8 000 kg pro Wagen, oder Frachtzahlung hierfür, von Wien nach Dresden-Elbkai ein ermässigter Frachtsatz von 2,58 *M.* pro 100 kg in Kraft. Dresden, am 13. November 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (2112)

Hessische Ludwigsbahn. An Stelle des seitherigen Mährisch-Süddeutschen Getreidetarifs vom 10. Januar 1881 tritt mit Wirkung vom 15. November cr. ein neuer Tarif, welcher durchgehends billigere Frachtsätze gegenüber den seitherigen Taxen enthält. Für die Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis auf Weiteres in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betr. Stationen, sowie unser Tarifbureau, von welchem Exemplare zum Preise von 0,50 *M.* bezogen werden können. Mainz, den 14. November 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (2113)

Böhmisch-Schweizerischer Kohlenverkehr. Die im XV. Nachtrage zum Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. December 1873 (u. z. Vereinigte Schweizerbahnen wie Nordostbahn mit Hinterbahnen) enthaltenen Kohlen-Frachtsätze gelten ab 1. December 1882 unter den nämlichen Bedingungen auch für den Transport von „Briquets und Coaks (excl. Coaksasche) aus Braun- und Steinkohlen“.

Mit dem gleichen Tage wird die Station Königsberg Maria Kulm der Buschtěhrader Eisenbahn in den Nachtrag XV genannter Tarife mit der Schnitttaxe

15,60 Frcs. pro 10 000 kg

aufgenommen. Prag, am 8. November 1882. Die Generaldirection der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (2114)

Böhmisch-Sächsischer und Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. December 1882 treten folgende Frachtsätze in Kraft:

I. Nach Grunau (Kgl. Sächs. Staatsbahn) von Dassnitz, Königsberg Maria Kulm und Zieditz dieselben Sätze wie nach Rosswein,
von allen übrigen Stationen des Böhmisch-Sächsischen Kohlentarifs vom 20. Mai 1877 die um 0,7 ℳ pro 10 000 kg gekürzten bezüglichen Rossweiner Sätze des genannten Tarifs;
II. nach Roitzsch (Berlin-Anhalter Bahn) dieselben Sätze wie nach Raguhn im Böhmisch-Norddeutschen Kohlentarif vom 1. September 1882;
III. nach Danzig (Kgl. Directionsbezirk Bromberg) die Schnittsätze

pro 10 000 kg
Reitzenhain-Danzig (Lege-Thor) 181,0 ℳ,
„ Danzig (Oliv. Thor) 181,0 „
Franzensbad-Danzig (Lege-Thor) 198,0 „
„ Danzig (Oliv. Thor) 199,0 „

welche auf Seite 15 resp. 31 des Böhmisch-Norddeutschen Kohlentarifs zur Einstellung kommen. Prag, am 8. November 1882. Die General-Direction der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (2115)

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Am 1. Januar 1883 treten für den Verkehr zwischen Station Leipzig des Directionsbezirks Magdeburg einerseits und den Stationen der Strecken Guntershausen-Frankfurt a/M. und Friedberg - Hanau (Nordbahnhof) des Directionsbezirks Hannover andererseits anderweite erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Sätze ertheilen die betreffenden Expeditionen sowie das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direction. Magdeburg, den 16. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (2116)

2. Eröffnungen etc.

Budapest-Fünfkirchener Bahn. Wir beehren uns dem P. t. Publikum bekannt zu geben, dass die Budapest-Fünfkirchener Bahn mit dem 16. November l. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wird, von welchem Tage an die regelmässigen Personen befördernden Züge nach den bereits kundgemachten Fahrordnungen verkehren werden. Budapest, am 14. November 1882. Die Betriebsdirection. (463)

3. Generalversammlungen.

Auf Grund des § 29 unseres Statuts berufen wir auf

Freitag, den 15. December d. J., Nachmittags 4 Uhr,

in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig eine

ausserordentliche Generalversammlung,

zu welcher sich die Herren Actionäre in Gemässheit des § 32 genannten Statuts bis zum 12. December cr. bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung.

Berathung und Beschlussfassung über den Vertrag, betreffend die Uebernahme des Betriebes auf der Ilmebahn.

Braunschweig, den 12. November 1882. Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (454)

4. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn - Gesellschaft. Zur weiteren Ausführung des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36), fordern wir im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. B. Serie A. der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (Gotha-Leinefelde) auf, diese Actien **vom 1. October d. J. ab** gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptcasse hierselbst oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin (Leipziger Platz No. 17) einzureichen. Es wird für je eine Actie Lit. B. Serie A. à 300 ℳ eine Staatsschuldverschreibung der vierprocentigen consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 300 ℳ unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 ℳ 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 ℳ ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Appoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind daher die Dividendenscheine für das Jahr 1882 und die folgenden Jahre No. 16—20 nebst Talons mit einzuliefern. Für die fehlenden Dividendenscheine werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. October 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interimsquittung ausgehändigt werden.

Zur raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses Geschäfts empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien nebst dazu gehörigen Dividendenscheinen No. 16—20 und Talons, ebenso alle darauf bezügliche Correspondenz, sind direct an unsere Hauptcasse hier oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptcasse in Berlin — nicht aber unter der Adresse der unterzeichneten Direction — einzusenden.

2. Jeder einzelnen Sendung ist das vorgeschriebene Nummernverzeichniss in duplo beizufügen, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptcassen in Berlin und Erfurt, wie auch von den Billet-Expeditionen unserer grösseren Stationen unentgeltlich verabfolgt werden.

Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In einem der beiden Nummernverzeichnisse ist die vorgedruckte Empfangsquittung ordnungsmässig zu vollziehen und die Werthsdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Für grössere Posten von Actien, welche der Besitzer derselben zum Umtausche persönlich in Erfurt zu präsentiren beabsichtigt, ist zuvor der Tag und die Stunde mit der Hauptcasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (323)

5. Vertretung.

Holländische Eisenbahn - Gesellschaft. Wir bringen hierdurch zur allgemeinen Kenntniss, dass wir dem Herrn Theod. Dustmann in Essen a. d. Ruhr die Vertretung unserer Gesellschaft in Westfalen, Rheinpreussen und Hannover übertragen haben. Die Betriebs-Direction der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft. (458)

6. Submissionen.

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn. Die Lieferung von Schmieröl, Brennöl, Petroleum, Talg und Wagenlichten soll durch Submission vergeben werden.

Die Bedingungen für die Submission und Lieferung sind von der Betriebs-Materialverwaltung in Breslau, Oderthor-Bahnhof zu beziehen. Offerten und Proben sind ebendahin bis zu dem für die Submittenten öffentlichen Submissionstermin den 25. November cr., Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Der Material-inspector. Giller. (459 H & V)

Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Die Lieferung der vom 1. Januar 1883 bis 31. März 1884 erforderlichen Werkstattsmaterialien, als:

1. Metalle (Antimon, Blei, Kupfer, Zink, Zinn etc.),
2. Quadrat-, Rund-, Flach-, Feinkorn-, Winkel- und Bandeisen,
3. Eisenbleche und
4. Kopfstückeisen, Achsträger - Backeneisen, Halbrundeisen und Muttereisen,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf

Sonnabend, den 2. December cr., Vormittags 10 Uhr,

im maschinentechnischen Büreau (Vorsteher, Maschinenmeister Voke), Berlin S. W., Tempelhofer Ufer 27 I, anberaumt.

Offerten sind portofrei unter Zurückreichung der anerkannten Lieferungsbedingungen, welche nebst den Bedarfsnachweisungen in dem genannten Büreau zur Einsicht ausliegen, von dort auch gegen Zahlung von 50 ₰ Copialien bezogen werden können, versiegelt und äusserlich mit der im Offertenformular angegebenen Aufschrift versehen, rechtzeitig an das maschinentechnische Büreau einzureichen.

Oeffnung der Offerten wird in dem anberaumten Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Offerenten erfolgen.

Die Proben sind spätestens bis zum Submissionstermine franco Berlin, Anhaltischer Bahnhof, Berlin S. W., Tempelhofer Ufer No. 27, Luke I des Güter-Empfangsspeichers unter der Adresse:

„An die Hauptwerkstatt der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn unweit Tempelhof bei Berlin"

einzureichen.

Etwa mit diesen Proben zusammen verpackte Offerten finden keine Berücksichtigung. Berlin, den 14. November 1882. Der Ober - Maschinenmeister. gez. Hennig. (460 J)

Main-Neckar-Eisenbahn. Vergebung von Betriebsmaterialien. Der Bedarf der für das Jahr 1883 erforderlich werdenden

Brennmaterialien, Metallwaaren, Holzwaaren, Fettwaaren, Utensilien, Billetcartons, Schreibmaterialien etc.

soll durch Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse der Materialien können bei dem Hauptmagazins-Verwalter dahier eingesehen und auch auf frankirtes Verlangen gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Bei den Materialverwaltungen zu Frankfurt und Heidelberg liegen die Bedingungen und die Verzeichnisse gleichfalls zur Einsicht bereit.

Die Offerten sind mit der Aufschrift „Submission für Materiallieferung pro 1883" bis längstens Dienstag, den 28. November 1883, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Hauptmagazins-Verwalter dahier einzusenden. Darmstadt, am 9. November 1882. Der Ober-Betriebsinspector. Gessner. (461)

Die für diesseitigen Directionsbezirk pro Etatsjahr 1883/84 erforderlichen Locomotiv- und Wagenradbandagen aus Flussstahl sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und die Bedarfsnachweisung liegen im Materialien-Bureau hier, Fürstenwallstrasse No. 10 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift:

Submission von Radbandagen bis zum Termin am 5. December 1882 Vormittags 11 Uhr an das unterzeichnete Bureau einzusenden. Magdeburg, den 11. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (464)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

149 Zungenvorrichtungen von Bessemer-Stahlschienen mit 40 Stellvorrichtungen (Bedingungsheft No. 283),

118 Gussstahl-Herz- und 46 Gussstahl-Kreuzungsstücke (Bedingungsheft No. 284)

soll vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von 1,50 fl. pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieur O. Z. Achterburgwal b/d. Hoogstraat 171, hierselbst zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 27. November 1882, 12 Uhr Mittags, an den genannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „Krasnapolsky", Warmoesstraat 181, Amsterdam, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten, Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Der Betriebsdirector. (447)

Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Submission auf Lieferung von Bahnschwellen. Es soll die Lieferung von 80 000 Stück Mittelschwellen aus Kiefernholz im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können im Büreau des Unterzeichneten eingesehen, eventl. auch von dort gegen Zahlung von 50 ₰ Copialien bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Donnerstag, den 30. November cr., Vormittags 11 Uhr, im Büreau des Unterzeichneten, Berlin, Bahnhofstrasse 2a, abzugeben, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Berlin, den 10. November 1882. Der Ober-Ingenieur. gez. Wiedenfeld, Baurath. (449 J)

Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Die Lieferung der im Bereiche der Königlichen Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn für die Zeit vom 1. Januar 1883 bis 31. März 1884 erforderlichen

a) Inventarien und Utensilien,
b) Betriebsmaterialien

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf Donnerstag, den 30. November cr., Vormittags 10 Uhr, im Büreau der Materialienverwaltung, Berlin, Möckernstrasse 26, anberaumt.

Offerten sind portofrei unter Beigabe der anerkannten Lieferungsbedingungen, welche nebst den beiden Bedarfsnachweisungen in dem genannten Büreau zur Einsicht ausliegen, von dort auch gegen Zahlung von 1 ℳ resp. 1,25 ℳ Copialien bezogen werden können, versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen, rechtzeitig an die Materialienverwaltung einzureichen.

Oeffnung der Offerten wird in dem anberaumten Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Offerenten erfolgen.

Etwa mit den einzureichenden Proben zusammenverpackte Offerten können nicht berücksichtigt werden. Berlin, den 10. November 1882. Der Ober-Ingenieur. gez. Wiedenfeld, Baurath. (448 J)

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von:

a) 16 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen nebst Tendern und

b) 2 Stück Normal-Tender-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen

und den dazu erforderlichen Reservestücken soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst offen und können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 5 ℳ von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Montag, den 27. November 1882, Vormittags 11 Uhr,

mit der Aufschrift

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven"

frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 14. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (462)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 91. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Kefelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. November 1882.

Dieser Nummer liegt No. 22 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Aus dem Deutschen Reich.

Die Thronrede und der Eisenbahn-Etat.

Die Thronrede, mit welcher am 14. d. M. der Preussische Landtag eröffnet ist, enthält nur folgenden auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Satz:

„Das nunmehr in dem grössten Theile der Monarchie zur Durchführung gelangte Staatsbahnsystem rechtfertigt zu meiner Genugthuung schon durch die seitherigen Erfolge die Erwartungen, welche an diese grosse Massregel geknüpft werden durften.

Wegen Herstellung einer weiteren Reihe wichtiger Schienenverbindungen in verschiedenen Theilen des Landes wird Ihnen eine Vorlage zugehen“.

Die Erläuterung zu dem über die Staatseisenbahn Gesagten giebt der Etat, welcher am 17. d. M. dem Abgeordnetenhause vorgelegt ist. Die Vorlage wegen der neu zu bauenden Eisenbahnen ist noch nicht erfolgt.

Von dem Erwerb von Privatbahnen ist nicht die Rede und für diese Session ist ein solcher schon dadurch ausgeschlossen, dass Vorbereitungen dazu bislang überhaupt nicht getroffen sind und die Zeit, welche durch Verhandlungen mit den Gesellschaften, Beschlüsse der Generalversammlungen etc. zu kurz ist, um noch für diese Session eine Vorlage fertig stellen zu können.

Wenn es überhaupt die Absicht ist, mit der Verstaatlichung weiter vorzugehen, so wird es erst in der nächsten Session geschehen können.

Nach dem Etat werden vom 1. April 1883 an 9 Directionen, Berlin, Bromberg, Hannover, Frankfurt a. M., Magdeburg, Köln (linksrhein.), Köln (rechtsrhein.), Elberfeld und Erfurt, die Staatseisenbahnen, deren Länge im mittleren Jahresdurchschnitte 15 648,74 km beträgt, verwalten, dazu kommen noch 58,67 km Staatsbahnen unter anderer Verwaltung (Preussischer Antheil der Main-Neckar-Bahn und die Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn), so dass die Gesammtbetriebslänge 15 707,41 km ist.

	ℳ
Die gesammten Einnahmen dieser Bahnen sind veranschlagt auf	509 166 804
also pro Kilometer auf 32 416 ℳ	
Dazu treten an Einnahmen von Privateisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist	5 423 807
Sonstige Einnahmen	131 650
Summa	514 722 261
Die Ausgaben stellen sich wie folgt:	
Betriebsausgaben	317 925 115,50
also pro Kilometer 20 308 ℳ	
Renten, Zinsen und Amortisationsbeträge	64 514 098
Ausgaben der Staatsbahnen	382 439 213,50
Privateisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist	901 363,50
Centralverwaltung und Eisenbahncommissariate .	1 235 709
Dauernde Ausgaben	384 576 286
Mithin Ueberschuss	130 145 975

Eine Vergleichung mit dem Etat von 1882/83 hat wegen der inzwischen eingetretenen Verstaatlichung grosser Complexe keinen Werth.

Der Ueberschuss findet folgende Verwendung:

1. zur Verzinsung der Staatseisenbahn-Capitalschuld 109 487 679 ℳ.

Diese setzt sich zusammen aus der älteren für den 1. April 1880 gesetzlich auf 1 498 858 100 ℳ festgesetzten Schuld und der neueren im Betrage von 1 192 786 389 ℳ, beläuft sich also im Ganzen auf 2 691 644 489 ℳ,

2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Deficits im Staatshaushalte, welches anderenfalls durch Anleihen gedeckt werden müsste, der gesetzliche Maximalbetrag von 2 200 000 ℳ,

3. zur Tilgung der Staatseisenbahn-Capitalschuld — nach dem Gesetze vom 27. März 1882 ¾ pCt. desjenigen Betrages, welcher sich aus der Zusammenrechnung der älteren Eisenbahnschuld und der Zuwüchse zu derselben am Schlusse des betreffenden Rechnungsjahres ergiebt, also von der oben angegebenen Gesammtschuld . . . . 18 458 296 ℳ.

Die Tilgung erfolgt zum Betrage von . . . 4 065 385 ℳ durch planmässige Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen oder zu übernehmenden Schulden, soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind oder übergehen und zum Betrage von . . . . 14 392 911 ℳ durch Zuführung zum allgemeinen Staatshaushalte zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müssten.

Für die laufenden Staatsausgaben — abgesehen von Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschulden — liefert die Eisenbahnverwaltung also . . . . 16 592 911 ℳ.

Darauf werden aber anzurechnen sein die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben mit . . . . 9 603 000 ℳ, sodass zu anderen als Eisenbahnzwecken der Staat von der Staatseisenbahnverwaltung erhält . . . . 6 989 911 ℳ.

Von den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben fallen auf den Dispositionsfonds . . . . 1 500 000 ℳ,
„ Fortsetzung angefangener Bauten . . . 6 517 000 ℳ,
„ neue Bauten . . . . 1 586 000 ℳ.

Für Betriebsmittel ist bei diesen Ausgaben nichts besonderes ausgeworfen, für kleinere Anschaffungen wird der Dispositionsfonds die Mittel liefern, für umfassendere, wenn solche überhaupt für nöthig erachtet werden, würde durch eine Anleihe zu sorgen sein.

Die in Aussicht genommenen Bauten sind zum allergrössten Theile Neubauten (Frankfurt a/M.) oder Um- und Erweiterungsbauten von Bahnhöfen.

Für Erneuerungen, die bekanntlich einen Theil der ordentlichen Betriebsausgaben bilden, sind vorgesehen.

für Schienen . .	5 074 000 ℳ	für Schwellen . .	9 877 000 ℳ
„ Kleineisenzeug	1 752 000 „	„ Locomotiven .	7 788 000 „
„ Weichen . . .	1 491 000 „	„ Wagen . . .	7 784 000 „
		im Ganzen	33 766 000 ℳ

Diese Erneuerung überschreitet die rechnungsmässig erforderliche Rücklage um 4 256 000 ℳ, die Ueberschreitung liegt aber ausschliesslich im Oberbau, bei welchem sie 5 613 000 ℳ beträgt und wird durch eine Minderausgabe bei Locomotiven und Wagen von 1 357 000 ℳ bis auf den angegebenen Gesammtbetrag herabgemindert.

Für das ganze Staatseisenbahnnetz zusammengestellt sind die Hauptposten:

a) der Einnahme:	ℳ
Personenverkehr	130 660 000
Güterverkehr	344 280 000
Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	4 084 590
Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	8 677 700
Erträge aus Veräusserungen	11 841 800
Gesetzliche Wittwen- und Waisengeldbeiträge	1 140 800
Verschiedene sonstige Einnahmen	7 815 110
Von der Main-Neckar und der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn	401 146
Summa von den Staatseisenbahnen	509 166 804
Von Privatbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist	5 423 807
Sonstige Einnahmen	131 650
Gesammtsumme	514 722 261

b) der Ausgabe:	
Besoldungen	61 083 086,19
Vergütungen an Aufsichtsräthe etc.	573 764
Wohnungsgeldzuschüsse	8 068 680
Diätarische Besoldungen, Functionszulagen, Stellvertretungskosten, Commandogelder, Miethsentschädigungen, Löhne etc.	43 345 410
Diäten und Reisekosten, Umzugskosten, Fahrt-, Stunden- und Nachtgelder etc.	12 292 860
Ausserordentliche Remunerationen u. Unterstützungen an Beamte	1 732 550
Unterstützungen für Arbeiter und deren Hinterbliebene und für vormalige Gesellschaftsbeamte und deren Hinterbliebene, Arztkosten, Zuschüsse zu Pensions- und Unterstützungscassen	2 057 240
Gesetzliche Wittwen- und Waisengelder	95 700
Bureaubedürfnisse, Heizung, Erleuchtung u. Reinigung der Dienstlocale, Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien etc. etc.	10 726 610
Steuern, Communalabgaben, öffentliche Lasten	3 390 720
Ersatzleistungen etc.	3 227 606,31
Unterhaltung der Bahnanlagen	34 055 000
Kosten des Bahntransports	19 883 000
Unterhaltung der Betriebsmittel	36 129 000
Erneuerung des Oberbaus	27 656 000
Erneuerung der Betriebsmittel	17 330 000
Kosten der Benutzung fremder Bahnlagen	6 749 073
Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	7 023 700

Die Zahl der etatmässigen Beamtenstellen bei den Staatseisenbahnen beträgt 51 504, zu diesen tritt noch eine grosse, aus dem Etat nicht zu ersehende Zahl diätarisch angestellter Personen.

Für verschiedene Beamtenkategorien, deren finanzielle Lage (insbesondere mit Rücksicht auf die jetzt an die Beamten gestellten gesteigerten Anforderungen) einer angemessenen Aufbesserung bedürftig erscheint, sind Erhöhungen der Normalgehälter vorgesehen. Bis jetzt betrug das Gehalt der Hauptcassen-Rendanten in minimo 3 600, in maximo 4 500 ℳ, fortan wird es betragen überhaupt 4 800 ℳ; Betriebscassen-Rendanten bis jetzt in minimo 2 250, in maximo 3 600 ℳ, fortan 3 200 resp. 4000, Durchschnitt 3 600 ℳ; Vorsteher von Stationen erster Classe bis jetzt in minimo 1 950, in maximo 3000 ℳ, fortan 2 100 resp. 3 200 ℳ, im Durchschnitt 2 650 ℳ; Vorsteher von Stationen zweiter Classe bis jetzt in minimo 1 650, in maximo 1 950 ℳ, fortan 1 800 resp. 2 100 ℳ, im Durchschnitt 1 950 ℳ; Stationsaufseher und Stationsassistenten bis jetzt in minimo 1 350, in maximo 1 650, fortan 1 350 resp. 1 800 ℳ, im Durchschnitt 1 575 ℳ; Stationscassen-Rendanten und Güterexpeditions-Vorsteher bis jetzt in minimo 2 400, in maximo 3000 ℳ, fortan 2 400 resp. 3 200 ℳ, im Durchschnitt 2 800 ℳ; Stationseinnehmer, Güter- und Kohlenexpedienten und Gütercassirer, bis jetzt in minimo 1 500, in maximo 2 550, fortan 1 800 resp. 2 550, im Durchschnitt 2 175 ℳ; Materialienverwalter erster Classe bis jetzt in minimo 1 950, in maximo 2 700, fortan 2 100 resp. 2 700, Durchschnitt 2 400 ℳ; dieselben Beamten zweiter Classe bis jetzt in minimo 1 350, in maximo 1950, fortan 1 350 resp. 2 100 ℳ, im Durchschnitt 1 725 ℳ.

In Bezug auf die Frage des Wegfalls der etatmässigen Anstellung der unteren Eisenbahnbeamten *) ist erneut die Prüfung eingetreten, ob die durch eine solche Massnahme erstrebte zweckmässigere Regulirung der Gehälter nicht auf anderem Wege unter Beibehaltung der etatmässigen Anstellung der betr. Beamten erreicht werden könne. Die dieserhalb mit dem betheiligten Ressort gepflogenen Erörterungen haben insofern zu einem befriedigenden Ergebniss geführt, als es für angänglich erachtet werden konnte, die mit der Regulirung der Gehälter nach Gehaltsstufen verbundenen Unzuträglichkeiten durch Einführung einer Gehaltsregulirung nach Altersstufen unter Beibehaltung der etatmässigen Anstellung zu beseitigen. Unter diesen Umständen ist es vorläufig der weiteren Erwägung vorbehalten worden, unter welchen Modalitäten etwa die mit der diätarischen Anstellung der Unterbeamten ferner erstrebte vollkommene Ausgleichung der Preise der Lebensbedürfnisse an den verschiedenen Stationsorten in anderer Weise durch eine entsprechende Regulirung der Competenzen zu ermöglichen sein möchte, und in Aussicht genommen, die etatmässige Anstellung der unteren Eisenbahnbeamten mit der Massgabe fortbestehen zu lassen bezw. vom 1. April 1883 ab durchzuführen, dass künftig die Gewährung von Gehaltszulagen nicht von dem Eintritte von Vacanzen bei der Verwaltung, bei welcher die betr. Beamten angestellt sind, abhängig gemacht, sondern in feststehenden Zeiträumen mit bestimmten Sätzen nach einer im Voraus normirten Scala erfolgen soll. Die Bemessung der Zeiträume ist so zu bewirken, dass die durchschnittliche Anzahl der Jahre, während deren die Beamten in der betr. etatmässigen Anstellung erfahrungsmässig verbleiben, durch die Zahl der gegenwärtig für die verschiedenen Kategorien der etatmässigen Beamten üblichen Gehaltsstufen dividirt wird.

Die Differenzen der einzelnen Gehaltsstufen unter einander sind sodann nach jeweiligem Ablauf der durch die Division gefundenen Anzahl Jahre als Gehaltszulagen zu bewilligen. Auf diese Weise wird es ermöglicht, dass im Grossen und Ganzen für das gesammte Netz der Staatseisenbahnen eine Aenderung in dem überhaupt erforderlichen Gehaltsaufwand gegenüber der bisher üblichen Gehaltsregulirung nach Gehaltsstufen nicht eintritt. Allerdings setzt dies genaue statistische Ermittelungen über die nach den Erfahrungen der letzten Jahre sich ergebende durchschnittliche Dauer des Verbleibens der Beamten in den einzelnen etatsmässigen Stellen voraus. Die hierzu erforderlichen Erhebungen sind angeordnet, haben aber, mit Rücksicht auf die Weitläufigkeit des zu verarbeitenden Materiales noch nicht zum Abschluss gebracht werden können. Aus diesem Grunde hat auch von einer Veranschlagung des nach dem Dienstalter der Beamten für die einzelnen Verwaltungsbezirke thatsächlich erforderlichen Geldbedarfes abgesehen werden müssen. Gleichwohl wird beabsichtigt, im Interesse der Beamten bereits vom Beginne des nächsten Etatjahres ab mit der Gehaltsregulirung nach Altersstufen vorzugehen. Dadurch wird jedoch für einzelne Verwaltungsbezirke, da nicht anzunehmen ist, dass das durchschnittliche Dienstalter der Gesammtheit der Beamten in allen Bezirken gleich sein sollte, eine Ueberschreitung der etatmässig veranschlagten Mittel eintreten, welcher indess eine im Wesentlichen gleich hohe Erparniss bei anderen Bezirken gegenüber stehen würde. Sofern einzelne Beamte zur Zeit ein höheres Gehalt beziehen sollten, als ihnen nach dem neuen Modus der Gehaltsregulirung zustehen würde, ist ihnen dasselbe selbstredend zu belassen, jedoch wird die Ausgleichung der hierdurch bedingten Abweichung voraussichtlich in kürzester Frist sich bewirken lassen.

Die Bezirks-Eisenbahnräthe und der Landes-Eisenbahnrath.

Mit dem 1. Januar nächsten Jahres tritt das Gesetz über die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes-Eisenbahnrathes für die Preussischen Staatseisenbahnen in Kraft. Binnen Kurzem wird die Constituirung beider zu erwarten sein, ebenso auch wohl der Erlass von Ausführungsanordnungen, welche näher bestimmen namentlich in welchen Fällen die Staatseisenbahn-Directionen das Gutachten ihrer Bezirksräthe einzuholen haben.

Die Conferenz über die Ermässigung der Schlesischen Steinkohlentarife

hat am 13. d. Mts. stattgefunden und zunächst ein negatives Resultat ergeben. Die sämmtlichen vertretenen Schlesischen Directionen haben erklärt, dass sie auf eine weitere Ermässigung der Tarife nicht eingehen könnten, zumal das Resultat der kürzlich erst eingetretenen Herabsetzung noch nicht zu übersehen sei.

Die Verhandlungen werden damit aber wohl noch nicht abgeschlossen sein.

---

*) Die in Betracht kommenden Beamten sind: Bureau- und Cassendiener, Bahnwärter, Magazin- und Nachtwächter, Heizer und Maschinenwärter, Bremser und Schmierer.

Die Tariffrage im Deutschen Handelstage.

Zu der Mittheilung unserer vorigen Wochenschau bezüglich der Tariffrage im Deutschen Handelstage geht uns folgende Zuschrift des Herrn Dr. Marcus aus Bremen zu:

„Bremen, 16. November 1882.

In der Wochenschau Ihres geehrten Blattes No. 89 berichten Sie über die Tariffrage im Deutschen Handelstage, dass sich eine Reihe von Handelskammern in gleichem Sinne, wie die Handelskammer in Frankfurt a/Main gegen die Decentralisation der Tarifbildung, wie solche von den beiden Referenten im Handelstage empfohlen worden war, ausgesprochen habe. Anknüpfend an diese Mittheilung heisst es dann weiter: „„Die Handelskammer Frankfurt a/M. hat deshalb durch ihren Delegirten beim Ausschuss des Deutschen Handelstages beantragt, diesen Gegenstand nicht auf die Tagesordnung des nächsten Handelstages zu setzen, welchem Antrage der Ausschuss entsprochen hat."" Diese Berichterstattung muss bei dem nicht eingeweihten Leser den Eindruck hervorrufen, als habe der Ausschuss des Deutschen Handelstages zu der Frage materiell — wenn auch nur indirect — Stellung genommen. Dem ist jedoch keineswegs so. Die Absetzung der Tariffrage von der Tagesordnung ist im Wesentlichen eine Opportunitätsfrage gewesen. Materiell kann selbstverständlich der Ausschuss bereits an den Handelstag gebrachte Angelegenheiten überhaupt nicht entscheiden, wohl konnte er aber Stellung nehmen zu der Frage, ob man sich von der Verfolgung der Angelegenheit im Handelstage an sich Vortheil verspreche. Diese Frage ist nach Lage der Sache verneint worden.

Mit der Bitte, der vorstehenden Erklärung in Ihrem Blatte eine Stelle einräumen zu wollen, zeichne ich etc. Dr. Marcus."

Unsere Mittheilung hat nichts anderes besagen sollen, als das was Herr Dr. Marcus ausspricht, nämlich, dass der Ausschuss die Frage nicht für genügend spruchreif gehalten hat, um sie dem nächsten Handelstage zur Entscheidung vorzulegen. Und das scheint uns auch das Richtige zu sein. Der Deutsche Handelstag wird nur auf Grund gemachter Erfahrungen urtheilen können und wird deshalb erst abzuwarten haben, welche Wirkung die gegenwärtige Centralisation des Tarifwesens auf den Verkehr übt, ehe er sich für diese oder für eine Decentralisation entscheiden kann.

Eisenbahn-Projecte.

In der Stadt Hannover ist eine lebhafte Agitation für den Bau der Bahn Hannover-Harburg, die nicht eine Secundär-, sondern eine Vollbahn werden müsste. Angeregt ist die Sache anscheinend durch das in der vorigen Wochenschau erwähnte Project einer Secundärbahn von Neustadt a/Rbg. nach Soltau, dessen Ausführung allerdings wohl für immer die Hannover-Harburger Bahn beseitigen würde.

Eine kürzlich in Hannover abgehaltene Volksversammlung hat auf Antrag einer vom Bürgerverein eingesetzten Commission beschlossen, an die Regierung eine Petition zu richten, in welcher ausgeführt ist, 1. Gewerbe, Handel und Industrie verlangen eine directe Bahn nach Walsrode mit Weiterführung nach Harburg; eine Bahn von Walsrode über Neustadt nach Hannover ist 13 Kilometer länger; 2. die Bahn über Neustadt werde wieder den Fremdenverkehr in Hannover schmälern, die directe Bahn aber würde ihn wieder heben; 3. durch die directe Bahn wird die jetzt vom Weltverkehr völlig ausgeschlossene Bevölkerung zwischen Hannover und Walsrode mit diesem in Beziehung gebracht; 4. das Centrum der Provinz muss eine directe Verbindung mit der bedeutendsten Handelsstadt des Nordens haben, diese directe Bahn kürzt die Entfernung um 30 Kilometer; 5. die directe Bahn fördert die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen und kann deshalb nicht darauf Rücksicht genommen werden, dass durch diese Bahn die Einnahme der bisherigen Bahn Celle-Harburg sich vielleicht vermindert; 6. die ganze Anlage des hiesigen Bahnhofs ist auf Einführung einer directen Bahn nach Norden berechnet, von den seinerzeit bewilligten 33 Millionen sind noch 22 vorhanden, die für diesen Bahnbau zur Verfügung stehen.

Die Petition soll auch den städtischen Collegien und der Handelskammer vorgelegt werden, damit diese dieselbe unterstützen.

Project einer Schweizerisch-Deutsch-Oesterreichischen Alpenbahn. Von einem Schweizer Ingenieur sind Vorarbeiten für eine neue Schweizerisch-Deutsch-Oesterreichische Alpenbahn gemacht worden. Diese Bahn soll, von München ausgehend, über Murnau am Staffelsee nach Partenkirchen in Nordtirol führen, dann, an die Arlbergbahn anschliessend, diese bis Landeck benützen, durch das Innthal aufwärts, das Unter- und Oberengadin verfolgen, über den Maloja-Pass nach dem Bergadin in der Schweiz sich wenden, um dann Chiavenna zum Anschluss nach Mailand zu erreichen. Von dieser Linie ist die Strecke München-Partenkirchen zum Theil schon fertig, der Uebergang über den Maloja-Pass wird verhältnissmässig leicht herzustellen sein, und nur auf der Strecke Landeck-Finstermünz und im Engadin werden grössere technische Schwierigkeiten zu überwinden sein. Die Kosten dieser neuen neben der Arlbergbahn zu erbauenden Alpenbahn sind auf rund 65 Millionen Mark veranschlagt worden.

Schlesische Gebirgsbahn. Dem „Gebirgsboten" wird aus Neurode geschrieben, „dass in betreff eines Anschlusses der Gebirgsbahn an die bis zur Oesterreichischen Landesgrenze fertig gestellte Strecke Braunau-Ottendorf schon mehrfache Schritte gethan worden seien. Ob der Grenzbahnhof nun Neurode oder Mittel-Steine heissen werde, sei bisher zweifelhaft gewesen. Damit im ersteren Sinne entschieden werde, habe sich zur Ueberreichung einer an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Petition eine Deputation aus Neurode nach Berlin begeben. Inzwischen sei aber von der Königl. Regierung zu Breslau an den Königl. Landrath Grafen Pfeil ein den Bahnbau betreffendes Schriftstück gelangt. In demselben werde die Mittheilung gemacht, dass der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten nicht abgeneigt sein würde, die staatliche Ausführung der Strecke zu befürworten, wenn die petitionirenden Interessenten das nöthige Terrain unentgeltlich zum Bau der Strecke hergeben wollten." Was die Errichtung des Grenz-Bahnhofs in Mittel-Steine oder in Neurode anbetrifft, so soll der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten der Deputation aus Neurode gegenüber sich dahin geäussert haben, dass natürlich Neurode vor Mittel-Steine den Vorzug haben würde, wenn in der That sich für die Bahnanlage via Neurode die bisher erwarteten unüberwindlichen Schwierigkeiten nicht ergeben.

Eichicht-Landesgrenze. Nachdem die Vorarbeiten für die Weiterführung der Eisenbahn Gera-Eichicht bis zur Bayerischen Landesgrenze zum Anschluss an die Stockheimer Linie der Bayerischen Staatsbahn bis zur Feststellung der Trace gelangt sind, ist nunmehr mit den für Inangriffnahme des Baues, welcher bekanntlich durch die Königl. Eisenbahndirection Erfurt zur Ausführung gebracht werden soll, erforderlichen speciellen Vorarbeiten, wie die Feststellung der Profile und damit zusammenhängend der Bodenbeschaffenheit und der Quantitäten der zu bewegenden Erdmassen begonnen worden.

Für eine Eisenbahn Könnern-Bernburg-Calbe sind Vorarbeiten angeordnet.

Die Anhaltische Regierung hat auf Eisenbahnabgaben von neu anzulegenden Bahnen verzichtet und soll dem Vernehmen nach bereit sein, wenn diese Bahn Könnern-Calbe gebaut wird, auch auf die ihr für die alten Bahnen zustehenden Abgaben zu verzichten.

Zum Bau von Secundärbahnen.

Die von Seiten des Ministers der öffentlichen Arbeiten gestellten Bedingungen für die Ausführung des Eisenbahnprojectes Querfurt-Oberröblingen sind nunmehr für den Kreis Querfurt und den Mansfelder Seekreis vollständig erfüllt. Es sollen nunmehr an zuständiger Stelle die erforderlichen Anträge wegen Ausführung des Bahnbaues gestellt werden.

Während von Stade, Harburg und Buxtehude an den Minister der öffentlichen Arbeiten der Antrag gerichtet war, einen Anschluss Geestemündes über Bremervörde mit der Unterelbeschen Eisenbahn herzustellen, haben das Bürger-Vorsteher-Collegium der Stadt Lehe und der Stadtrath in Bremerhaven eine Petition beschlossen, welche das Interesse des Ministers für eine Bahn Geestemünde-Buchholz anregen soll und zugleich die Führung der Verbindung zwischen Geestemünde und der Unterelbeschen Bahn über Lehe Bederkesa und Lambstedt empfiehlt. Die Bahn Geestemünde-Buchholz würde eine directe Linie zwischen ersterem Orte und Berlin über Lüneburg und Wittenberge schaffen.

Die Vorarbeiten für eine Bahn von Friedrichswerth über Bönheim, Sonneborn und Warza nach Buffleben an der Gotha-Leinefelder Bahn sind soweit vorgerückt, dass mit der Beschaffung der noch fehlenden Geldmittel vorgegangen werden soll.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg ist mit der Anfertigung genereller Vorbeiten für normalspurige Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung von Simonsdorf nach Tiegenhof, Deutsch-Crone nach Stargard i/P., von Rogasen nach Inowraclaw beauftragt.

Unfall auf Station Arenshausen resp. Eichenberg.

In Beziehung auf diesen in No. 89 S. 1138 erwähnten Unfall theilt uns das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Frankfurt a/M. folgende nähere Angaben mit, durch welche der kurze, anderen Zeitungen entnommene Bericht*) in erwünschter Weise ergänzt bezw. berichtigt wird:

„Am 4. d. M. Nachmittags gegen 5 Uhr wurden Güterwagen auf Station Eichenberg durch Sturm in Bewegung gesetzt und stiessen dabei auf den nach Arenshausen ausfahrenden Personenzug 159. Es entgleisten in der Ausfahrtsweiche des Bahnhofs Eichenberg 6 Personen- und 5 Güterwagen. Personen wurden nicht verletzt. Die Strecke war bis gegen Mitternacht gesperrt."

---

*) Wir möchten hieran die Bitte knüpfen, dass uns über Unfälle von allgemeinem Interesse Seitens der betreffenden Bahnverwaltungen direct Mittheilung gemacht würde. Die Red.

Die Vorlesungen über Eisenbahnwesen an der Berliner Universität.

(Schluss.)

3. Die **Lehre des Eisenbahnrechts** hat die Aufgabe, die Gesammtheit der Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen, welche der besonderen Natur derselben ihre Entstehung oder ihre Eigenart verdanken, in übersichtlicher Weise zur Darstellung zu bringen, ihre rechtliche Construction zu zergliedern und durch die Einordnung derselben unter die allgemeinen Rechtsbegriffe und Rechtsgrundsätze zugleich ihre Besonderheiten wissenschaftlich zu ordnen und zu begründen.

Die Rechtssphäre der Eisenbahnen, als öffentlicher Transportanstalten für den allgemeinen Verkehr, berührt sowohl das Gebiet des öffentlichen Rechtes, wie das Gebiet des Privatrechts. Auf beiden Gebieten hat die besondere Natur der Eisenbahnen, ihre hohe wirthschaftliche und militärische Bedeutung, die monopolistische Art des Eisenbahnbetriebes, die gefährliche Natur desselben und der internationale Charakter der grossen Linien auf die eigenthümliche Gestaltung der Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen ihren Einfluss ausgeübt.

Auf dem Gebiete des öffentlichen Rechtes ist die Rechtsstellung der Eisenbahnen dem Staate gegenüber einerseits besonders bevorrechtet, anderseits mit besonderen Beschränkungen verbunden.

Bei dem hohen Interesse des Staates sowohl an der Ausbildung des inländischen Eisenbahnnetzes, wie an der Erhaltung eines ungestörten Betriebes auf den vorhandenen Linien geniessen die Eisenbahnen besonderen staatlichen Schutz.

Derselbe äussert sich zunächst bei dem Bau der Eisenbahnen in der Gewährung des Enteignungsrechts. Dasselbe ist zwar keineswegs auf die Eisenbahnen beschränkt, sondern für alle im öffentlichen Interesse nothwendigen oder nützlichen Anlagen zulässig, allein der Eisenbahnbau ist unzweifelhaft das hauptsächliche und für die praktische Ausbildung des Enteignungsrechtes bedeutungsvollste Anwendungsgebiet desselben. Die wirthschaftliche Function der Eisenbahnen, die unentbehrliche permanente Benutzung derselben für alle Arten wirthschaftlicher Betriebe, sowie anderseits die grosse Gefahr, welche mit jeder Störung der Betriebsordnung naturgemäss verbunden ist, bedingen die Nothwendigkeit des Schutzes durch polizeiliche und strafgesetzliche Anordnung. Schwere Strafe bedroht die fahrlässige oder muthwillige Gefährdung des Eisenbahnbetriebes. Anderseits kann die Bahn- und Betriebspolizei nur in der Hand des Bahnunternehmers selbst liegen, wodurch die Organe der Betriebsleitung zugleich den Charakter von Polizeibeamten erhalten.

Aus der Nothwendigkeit einer planmässigen Entwicklung des inländischen Eisenbahnnetzes und der Bestimmung der Eisenbahnen, als öffentliche Verkehrsanstalten zu dienen, erwächst dem Staate die Pflicht, sich einen weitgehenden Einfluss auf die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen nach den verschiedensten Richtungen zu sichern. Nicht nur die Bestimmung darüber, ob, wo und von wem Eisenbahnen angelegt und betrieben werden sollen, sondern auch, wie die Anlage und der Betrieb erfolgen soll, muss er sich vorbehalten. Wenn er insoweit, als er selbst den Bau und Betrieb der Bahnen in die Hand nimmt, die öffentlichen Interessen meist direct durch die entsprechenden Verwaltungsanordnungen wird wahren können, so bedarf es für Privatunternehmer der rechtlichen Ordnung der bezüglichen Verhältnisse. Das Concessionswesen, die Fürsorge für die Instandhaltung der Bahnanlage und für einen ordnungsmässigen Betrieb, die Besteuerung der Bahnen nehmen die Thätigkeit der Gesetzgebung in umfassender Weise in Anspruch. Ist auch der Anwendungskreis der hieraus erwachsenden Normen durch den Uebergang zum Staatsbahnsystem ein wesentlich engerer geworden, so haben dieselben doch ihre praktische Bedeutung keineswegs verloren und werden selbst nach der Durchführung des Staatsbahnsystems für Bahnen localer Bedeutung dieselbe immer noch behaupten.

Die rechtliche Ordnung der bezeichneten Verhältnisse bildet jedoch nur einen Theil derjenigen Aufgabe, welche bei Gestaltung der Verhältnisse der Eisenbahnen dem öffentlichen Rechte zufällt. Nur ihre Beziehungen zum Preussischen Staate erfahren hierdurch ihre Regelung; überall da, wo eine Berührung mit anderen öffentlichen Gewalten stattfindet, ergeben sich Rechtsgestaltungen, welche in dem staatlichen Aufsichtsrecht ihre Quelle nicht finden, eben deshalb aber auch Staatsbahnen wie Privatbahnen gleichmässig betreffen. Hier ist in erster Linie die Reichsgewalt zu nennen, welcher in der Reichsverfassung ein weitgreifender Einfluss auf die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen gewahrt ist. Die von dem Reiche erlassenen Bahnpolizei- und Betriebsreglements, ebenso aber auch die den Eisenbahnen im Interesse einzelner Zweige der Reichsverwaltung, insbesondere der Militär-, Post-, Telegraphen- und Zollverwaltung auferlegten Verpflichtungen sind ein Ausfluss der dem Reiche vorbehaltenen Rechte. Daneben kommen die Communalverbände innerhalb des Staatsorganismus in Betracht, deren Berechtigung, ihre Communalsteuern zu decken und hierzu auch die Eisenbahnen innerhalb ihres Bezirks heranzuziehen, auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts zu keineswegs einfachen Rechtsbildungen führt. Der internationale Charakter der Eisenbahnen, welche vielfach an den Landesgrenzen ihren Abschluss finden, macht endlich die Ordnung der Verhältnisse durch Verträge mit auswärtigen Staaten häufig nothwendig. Eine grosse Zahl solcher Verträge ist im Laufe der Zeit über die verschiedenen, die Grenze transitirenden Linien mit den angrenzenden Staaten vereinbart worden, deren Auslegung und Anwendung bereits wiederholt die Autoritäten der Jurisdiction und Rechtslehre in Anspruch genommen hat.

Für diejenigen Bahnen, welche für Rechnung des Staates verwaltet werden, bestehen wiederum besondere gesetzliche Bestimmungen, welche die freie Verwaltung der Staatsbehörden in einzelnen Beziehungen beschränken.

Die öffentlich rechtliche Ordnung des Eisenbahnwesens kann nicht ohne erhebliche Rückwirkung auf die Privatrechtsverhältnisse der Eisenbahnen bleiben. Die Bestimmung der Bahnanlage für öffentliche Zwecke bedingt in mehrfacher Richtung Beschränkungen der Verfügungsfreiheit des Eigenthümers, welche dem Bahneigenthum einen eigenartigen Charakter verleihen. Ebenso sind auch die Grundsätze des allgemeinen Civilrechts auf die Verpfändung, die Zwangsversteigerung des Bahneigenthums und den Concurs der Bahneigenthümer nur mit Modificationen anwendbar, welche sich aus der öffentlichen Natur des Unternehmens ergeben. Nicht minder rufen die besonderen Bedürfnisse der Eisenbahnen Rechtsverhältnisse, namentlich Verträge eigenthümlicher Art hervor, deren rechtliche Natur und Bedeutung im Eisenbahnrechte zu erörtern ist. Es gehören hierher die Verträge über gemeinschaftliche Benutzung von Bahnhöfen, über die Anlage und die Benutzung von Anschlussgeleisen bergbaulicher od. industrieller Unternehmen, insbesondere auch die mannigfaltigen Transactionen, durch welche der Betrieb einer Bahn ganz oder innerhalb bestimmter Begrenzung einem anderen Eisenbahnunternehmer übertragen wird. Die Gefahren endlich, welche aus dem Eisenbahnbetrieb in physischer wie auch in wirthschaftlicher Beziehung erwachsen, haben Veranlassung gegeben, sowohl die aus dem Transportgeschäfte der Eisenbahnen originirenden Vertragspflichten, wie auch ihre Haftungen für Beschädigungen aussercontractlicher Art zu verschärfen. Die hierdurch bedingten Aenderungen der allgemeinen civilrechtlichen Grundsätze sind von so erheblicher Bedeutung, dass dem Frachtrecht der Eisenbahnen und ihrer Haftpflicht für Beschädigungen aller Art beim Betrieb im Eisenbahnrecht eine eingehende Erörterung gewidmet werden muss.*)

4. Die Darstellung des **Eisenbahnverkehrs** in seiner Einwirkung auf das wirthschaftliche Leben gehört der Volkswirthschaftslehre an. Die Bedeutung des Eisenbahnwesens tritt unverkennbar hervor in der Ausdehnung des bestehenden Eisenbahnnetzes und dem Capitalaufwande, den die Herstellung desselben erforderte. Die Gesammtausdehnung der zur Zeit vor-

*) Im laufenden Semester wird wenigstens an der Berliner Universität voraussichtlich nur die erste Abtheilung der Vorlesungen: Das öffentliche Recht vorgetragen werden.

Nach der an die Zuhörer vertheilten Disposition wird der Vortragende zunächst in einer Einleitung die Principien des Eisenbahnrechtes darlegen und eine Uebersicht über die Eisenbahn-Gesetzgebung, sowie über die Quellen, Hülfsmittel und die Literatur des Eisenbahn-Rechts geben.

Im 1. Abschnitt wird derselbe sodann über Inhalt, Charakter und Begründung der Eisenbahn-Unternehmungen sprechen, wobei das Verhältniss der Eisenbahnen zur Staatsgewalt im Allgemeinen erörtert wird (rechtliche Natur und rechtliche Grundlagen der Eisenbahn-Unternehmung).

Im 2. Abschnitt werden die Rechte, im 3. die Pflichten der Eisenbahn-Unternehmer abgehandelt. Letztere werden zunächst in Betreff der Anlage und der Ausrüstung der Eisenbahnen erörtert: (Vorschriften für die Feststellung der Bauprojecte und Prüfung der vollendeten Bahnanlage etc., Bauführungsarbeiten. Anhang: die Lehre vom Enteignungsrecht); sodann in Betreff des Betriebes (und zwar im Interesse des öffentlichen Verkehrs, aus polizeilichen Rücksichten, in Betreff der Finanz-, Militär-, Post-, Telegraphen- und Zollverwaltung, in Betreff der Steuerpflicht des Eisenbahn-Unternehmers gegenüber dem Staat, den Kreisen und Gemeinden.)

Ein 4. Abschnitt wird der Ausübung des Eisenbahnbetriebes durch Dritte gewidmet, ein 5. dem Schutz der dem Staat aus dem Eisenbahn-Unternehmen entspringenden Rechte (Aufsichts-, Zwangsrecht, Betriebs-, Bahnpolizei), ein 6. der Beendigung der Transport-Unternehmung. — Als Schluss wird in einem Anhang die rechtliche Natur anderer der Eisenbahn-Gesetzgebung nicht unterstehender Schienenbahnen besprochen werden.

No. 22. Jahrgang 1882. Berlin, am 24. November 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 21. November incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A A	—	2	Körbe	leer	10	1	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	
2	AB	div.	5	Fässer	leer	53	2	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
3	A D	2120	1	Ballen	?	104	3	Neuss	K. E.-D. linksrhein.	
4	A P	1497	1	Fass	?	32	4	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
5	A W	883	1	—	Tisch	17	5	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	
6	B C C	149	1	Kiste	Spielwaaren	276	6	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
7	B H	9132	1	„	?	68	7	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
8	C A	6523	1	Wagen	Kartoffeln	10 000	8	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
9	C B	2556	1	Kiste	Kurzwaaren	65	9	Vlissingen	Niederl. Stsb.	
10	C B S	6082	1	Fass	leer	15	10	Berlin	Berlin-Anhalt	
11	C G	—	1	Kiste	gefüllt	10	11	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
12	C M	1917	1	„	Messingwaaren	40	12	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
13	D C S	632	1	Fass	Syrup	158	13	Heyst op den berg	Grand Centr. Belge	
14	D V	698	1	„	Sauerkraut	78	14	Münster	K. E.-D. r. Köln	
15	E D S	3167	1	Korb	Eisenwaaren	17,5	15	Minden	K. E.-D. Hannover	
16	E L	7	1	Kiste	leer	2	16	Halensee	K.E.B.-A. Berlin Stadt- u. Ringb.	40037 B. M.
17	E M	507	1	„	eisernes Gestell	9,5	17	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
18	E K S	2976	1	Sack	einige Korken	1	18	Karlsruhe	Badische	
19	E S	128	1	Fass	Fett	56,5	19	Leipzig	Berlin-Anhalt	
20	F H & C	5704	1	Pack	Tabak	84,5	20	Oderberg	Oberschlesische	
21	G	778	1	Sack	Leim	50	21	Mannheim	Badische	Interlaken bezettelt.
22	Gebr. H	26072	1	Kiste	?	65	22	Berlin	Berlin-Anhalt	
23	G K	1880	1	„	leer	4,5	23	Osterode	K. E.-D. Hannover	alte Beklebung: Langenweddingen-Wittenberge.
24	G R	3	1	—	eis. Schippe	1	24	Halensee	K.E.B.-A. Berlin Stadt- u. Ringb.	16046 M. H.
25	H	—	1	—	Ofentheil	45	25	Leer	K. E.-D. r. Köln	
26	H #	63	1	Ballot	?	13	26	Offenburg	Badische	
27	H	6349	1	Wagen	Kartoffeln	10 000	27	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
28	H	23916	1	„	Faulbaumholz	—	28	Deutzerfeld	„	
29	H B / # K	—	1	Tonne	Heringe	75	29	Ulflingen	Elsass-Lothring.	
30	H C	4	1	Kiste	?	66	30	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Breslau-Iserlohn.
31	H D	4628	1	Ballen	?	11,5	31	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
32	H T	—	1	Sack	Zucker	50	32	Eistrup	„	
33	J L	520, 527, 530, 531	4	Ballen	Hopfen	596	33	Aachen	K.E.-D. linksrhein.	
34	J P G S	546	1	„	Leder	74	34	Köln Gereon	„	
35	K	—	1	Collo	2 eiserne Stangen mit Schraubengewinde	1,5	35	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
36	K	111	1	Ballen	Wollw.	33	36	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
37	K B V	4268	1	Kiste	Glaswaaren	17	37	Betzdorf	K. E.-D. r. Köln	
38	K T	1952	1	„	Glas	63,5	38	Oberlahnstein	K.E.-D. Frankf.a/M.	
39	L R	55	1	Korb	Hefe	66	39	Court St. Ete.	Grand Centr. Belge	
40	ME	11	1	—	Viehgitter	—	40	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
41	M H	14020	1	Wagen	leere Glasballons	—	41	Holzminden	Braunschweig.	Die Ballons sind dem Wagen entnommen.
42	M L	6361	1	Ballen	Papier	128	42	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
43	M S	4	1	—	Bettlaken	—	43	Halensee	K.E.B.-A. Berlin Stadt- u. Ringb.	aus Wagen 4230 Rh.
44	M S	1934	1	Fass	leer	26	44	Bettingen	Elsass-Lothring.	
45	O S	9457	1	Kiste	?	28	45	Hannover	K. E.-D. Hannover	beschrieben: Hannover.
46	O S	15204	1	Wagen	Kohlen	10 000	46	Osnabrück K. M.	K. E.-D. r. Köln	
47	O T	108	1	Fass	leer	10	47	Deutzerfeld		
48	P D	911	1	„	Petroleum	172	48	Uerdingen	K. E-D. linksrhein.	
49	R & C	4359	1	Kiste	Cigarren	56	49	Heidelberg	Badische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	R I	10986	1	Ballon	Glycerin	—	39,5	50	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf a/M.	bez. Soest.
51	S	—	1	Colli	Gussgeschirr	—	16	51	Königshofen	Elsass-Lothring.	
52	S	div.	5	Kisten	Candis	—	130	52	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
53	S	1881	1	Korb	Kleider	—	26	53	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	
54	S	3111	1	Pack	Papiersäcke	—	—	54	Ruremonde	Grand Centr. Belge	
55	{ S }	5213	1	Fass	Butter	—	32,5	55	Altenessen	K. E.-D. r. Köln	
56	S W	—	1	Collo	Gusseisentheil	—	20	56	Harburg	K. E.-D. Hannover	beschr. Hamburg
57	S W E	—	1	—	Wagendecke	—	—	57	Basel	Elsass-Lothring.	
58	T B	1535	1	Ballen	?	—	11,5	58	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
59	W	{ 88 91 93 98 }	4	Fässer	leer	—	317	59	Bremen	"	
60	W K	4/5	2	Pack	Beilstiele	—	28	60	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
61	W K	6973	1	Kiste	Lederwaaren	—	54	61	Deutzerfeld	"	
62	W R	4888	1	"	Kisten	—	20	62	Einbeck	Braunschweig.	bekl. Hannover
					B. Colli m. Adressen sign.						
63	Allard	—	1	Pack	?	—	5	63	Couvin	Grand Centr. Belge	
64	Guillaume	—	1	Kiste	?	—	26	64	Nismes	"	
65	Henry	—	1	—	Wärmflasche	—	—	65	Montigny	Elsass-Lothring.	
66	Heuto	—	1	Pack	Kleider	—	24	66	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
67	{ J. Fischer }	—	1	Fass	leer	—	10	67	Leipzig	Berlin-Anhalt.	
68	{ J. Rosenfelder Bamberg }	—	6	Bund	Säcke	—	205	68	Mannheim	Badische	
69	{ Justus Wilhelmshütte Warstein }	272	1	Collo	Eisentheil	—	4,5	69	Herford	K. E.-D. Hannover	bekl. Soest.
70	Maréchal	—	1	Dose	Kappen	—	6	70	Philippeville	Grand Centr. Belge	
71	{ R P Hopfengarten }	16512	1	—	eisernes Rohr	—	16,5	71	Gnesen	Oberschlesische	
72	Vanksy	—	1	Korb	leer	—	10	72	Haelen	Grand Centr. Belge	
73	{ W. Mahler Worms }	—	1	Ballot	Manufacturwaaren	—	8	73	Heidelberg	Badische	bez. Wiesbaden.
					C. Colli m. Nummern sign.						
74	{ I/II III }	—	{ 2 1 }	{ Fässer Harrass }	leer	—	50	74	Vallendar	K. E.-D. r. Köln	
75	{ 4 0 0 6 }	6	1	Ballen	Kaffee	—	63	75	Berlin	Berlin-Anhalt.	
76	—	{ 186 530 }	2	—	Leinen	—	—	76	Mannheim	Badische	
77	—	586	1	Pack	Pflanzen	—	138	77	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.						
78	weisser Strich	1	1	Stange	Stahl	—	34	78	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	
79	weisser Strich	13	2	Collis	Ofentheile	—	—	79	Rinteln	"	
80	{ △ }	1	1	Ballen	Tabak	—	53	80	Güter-Exp. Lübeck	Lübeck-Büch. B.	{ Zollplombe Mannheim. Am 11./11. aus Wagen 4790 K. M. entladen.
81	{ △ CZ }	317	1	Kiste	?	—	60	81	Mannheim	Badische	bez. Batilly.
82	{ △ K }	10254	1	Packet i. L.	unbekannt	—	74	82	Rostock	Meckl. Friedr.-Fr.	{ Collo beschr. Lübeck.
83	{ △ S }	7288	1	Fass	leer	—	24	83	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
84	{ △ 33 }	12/20	9	Säcke	Kaffee	—	574	84	Breslau	Niederschl.-Märk.	{ von Hamburg B. H. eingegang.
85	{ HH }	1600	1	Collo	Pflugschaar	—	0,5	85	Buchholz	K. E.-D. Hannover	
86	weiss N	—	1	{ Bund auf einen Draht gezogen }	20 Stück eis. Ringe	—	7,25	86	Geestemünde	"	{ Schuppenrevis. am 6./11. 82.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat September 1882.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Septb. 1882 (Kilom.)	Im Monat Septbr. 1882 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monat September 1882: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1881: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 30. Septbr 1882: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1881: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. pro Kilom. in Procent
Gemeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	23 809	15 635	25 759	67 451	93 210	349	65 084	244	+ 43·0	647 872	2 426	505 197	1 892	+ 28·2
Kaschau-Oderberger Eisenb.	427	71 509	141 576	62 380	418 918	481 298	1 127	358 113	839	+ 34·3	3 263 600	7 643	2 946 005	6 899	+ 10·8
Oesterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 051	530 065	643 075	821 906	3 079 339	3 901 245	1 902	3 162 443	1 559	+ 22·0	26 540 858	12 980	24 865 091	12 352	+ 5·1
Südbahn-Gesellschaft	2 190	1 139 323	513 527	1 294 185	2 331 638	3 625 823	1 656	3 448 083	1 574	+ 5·2	28 349 373	12 944	26 930 699	12 297	+ 5·3
Ungarische Westbahn . . .	373	66 113	35 235	62 529	107 671	170 200	456	152 080	408	+ 11·8	1 156 511	3 101	1 154 025	3 094	+ 0·2
Summe . .	5 308	1 830 819	1 349 048	2 266 759	6 005 017	8 271 776	1 558	7 185 803	1 360	+ 14·6	59 958 214	11 304	56 401 017	10 700	+ 5·6
Oesterreichische Eisenbahnen.															
I. K. K. Staatsbahnen.															
a) Im Staatsbetriebe:															
Braunau-Strasswalchen. B.	37	7 753	2 538	3 142	3 636	6 778	183	7 927	214	— 14·5	54 424	1 471	47 835	1 293	+ 13·8
Dalmatiner Bahn	105	5 780	1 688	2 830	3 180	6 010	57	6 625	63	— 9·5	51 435	490	50 621	482	+ 1·7
Donau-Ufer Bahn (Nussdorf-Stadlauer Donaubrücke) .	8	. .	49 719	. .	19 096	19 096	2 387	8 815	1 102	+116·6	85 583	10 698	71 621	8 953	+ 19·5
Niederösterr. Staatsbahnen	154	58 425	26 886	21 596	37 958	59 554	387	51 773	336	+ 15·2	414 791	2 693	385 826	2 505	+ 7·5
Tarvis-Pontafel	25	7 802	5 348	5 614	6 167	11 781	471	14 930	597	— 21·1	105 901	4 236	89 565	3 583	+ 18·2
b) Im Privatbetriebe:															
Dniester Bahn	112	25 508	5 675	9 695	22 515	32 210	287	31 058	277	+ 3·6	327 136	2 921	288 386	2 575	+ 13·4
Erbersdorf-Würbenthal . .	21	2 930	3 034	945	2 803	3 748	178	2 906	138	+ 28·2	29 196	1 390	23 170	1 103	+ 26·0
Istrianer Bahn	143	6 097	2 685	8 272	9 047	17 319	121	17 359	122	— 0·8	129 433	905	122 365	856	+ 5·7
Kriegsdorf-Römerstadt . .	14	1 705	3 175	422	2 055	2 477	177	2 112	151	+ 17·2	19 416	1 387	16 548	1 182	+ 17·3
Mürzzuschlag-Neuberg . .	11	4 851	5 784	1 460	2 695	4 155	378	3 536	321	+ 17·8	32 964	2 997	29 265	2 660	+ 12·6
Rakonitz-Protivin	144	20 377	18 299	14 830	28 732	43 562	302	37 986	264	+ 14·4	324 846	2 256	301 516	2 094	+ 7·7
Tarnow-Leluchow (Orló) .	151	10 817	6 414	14 998	23 984	38 982	258	31 121	206	+ 25·2	268 571	1 779	246 159	1 630	+ 9·1
Unterdrauburg-Wolfsberg .	38	4 717	2 591	2 551	2 642	5 193	136	5 016	132	+ 3·0	40 703	1 071	37 549	988	+ 8·4
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
a) Auf Rechnung des Staates.															
Kaiserin Elisabeth-Bahn (incl. K.K.Donau-Ufer-Bahnstrecke Stadlauer Brücke-K.-Ebersdorf)	944	498 171	242 581	580 002	1 281 825	1 861 827	1 972	1 546 952	1 639	+ 20·3	11 124 938	11 785	9 810 231	10 392	+ 13·4
b) Auf Rechnung der Eigenthumsgesellschaft.															
Erzherzog Albrecht-Bahn . .	181	17 599	8 546	14 407	33 130	47 537	263	44 787	247	+ 6·5	419 060	2 315	400 539	2 213	+ 4·1
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	170 069	155 709	161 343	305 475	466 818	575	472 467	582	— 1·2	3 773 636	4 647	3 639 535	4 482	+ 3·7
Vorarlberger Bahn	96	47 304	23 005	19 354	28 345	47 699	497	47 272	492	+ 1·0	367 496	3 828	356 518	3 714	+ 3·1
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Aussig-Teplitzer Eisenbahn .	97	97 238	362 161	43 860	269 513	313 373	3 231	318 951	3 288	— 1·7	2 390 889	24 648	2 408 976	24 835	— 0·7
Böhmische Commercialbahnen	136	11 617	40 109	5 153	36 342	41 495	305	. .	. .	. .	194 761	1 891	. .	. .	. .
Böhmische Nordbahn	180	67 769	76 443	36 278	131 510	167 788	932	154 270	857	+ 8·8	1 278 316	7 102	1 202 497	6 681	+ 6·3
Böhmische Westbahn	201	61 778	110 940	69 961	241 952	311 913	1 552	315 432	1 569	— 1·1	2 540 069	12 637	2 575 888	12 815	— 1·4
Bozen-Meraner Bahn	32	10 147	2 178	7 492	4 290	11 782	368	. .	. .	. .	129 029	4 033	. .	. .	. .
Buschtěhrader Eisenbahn . .	397	78 535	255 371	101 653	382 782	484 435	1 220	449 756	1 133	+ 7·7	3 780 120	9 522	3 581 813	9 002	+ 7·0
Dux-Bodenbacher Eisenbahn .	89	43 631	139 534	14 190	183 310	197 500	2 219	197 468	2 219	. .	1 436 850	16 144	1 269 776	14 267	+ 13·1
Elbogen. Localbahn-Gesellsch.	5	2 132	8 571	621	2 896	3 517	703	3 171	634	+ 10·9	30 576	6 115	25 337	5 067	+ 20·7
Galizische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	106 407	96 962	184 642	622 599	807 211	2 293	744 979	2 116	+ 8·4	6 068 070	17 239	5 717 920	16 244	+ 6·1
neues Netz	241			49 631	166 584	216 215	897	174 197	723	+ 24·1	1 703 002	7 066	1 248 539	5 181	+ 36·4
Graz-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	29 105	45 055	14 366	84 835	99 201	1 090	114 155	1 254	— 13·1	965 874	10 614	920 756	10 118	+ 4·9
Kaiser Franz Josef-Bahn . .	712	190 883	152 566	314 526	574 625	889 151	1 249	830 261	1 166	+ 7·1	6 942 593	9 751	6 598 175	9 267	+ 5·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	231 826	527 513	384 832	2 183 907	2 568 739	3 685	2 324 831	3 335	+ 10·5	20 676 504	29 665	19 151 064	27 476	+ 8·0
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	41 290	56 548	32 532	95 001	127 533	904	124 281	881	+ 2·6	1 054 709	7 480	1 046 959	7 425	+ 0·7
Kaschitz-Schönhofer Localb. .	4	132	2 338	28	1 368	1 396	349	1 663	416	— 16·1	11 644	2 911	1 830	1 830	+ 59·1
Kremsierer Eisenbahn . . .	25	7 672	9 883	2 047	7 966	10 013	401	3 215	536	— 25·2	62 421	2 714	36 676	6 113	— 55·6
Kremsthalbahn	35	10 944	1 504	6 027	2 209	8 236	235	9 884	285	— 17·5	63 412	1 812	41 260	2 063	— 12·2
Lemb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.) Lemb.-Czern. .	267	35 697	38 232	62 233	216 065	278 298	1 042	225 465	844	+ 23·6	1 641 002	6 146	1 988 585	7 448	— 17·5
Lemb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.) Czern.-Sucz. .	90	9 294	21 068	14 381	44 083	58 464	650	54 255	603	+ 7·8	388 104	4 312	489 801	5 442	— 20·8
Leoben-Vordernberger Bahn .	15	6 646	18 344	2 096	13 266	15 362	1 024	16 296	1 086	+ 5·7	150 464	10 031	130 677	8 712	+ 15·1
Mährische Grenzbahn	109	18 599	17 376	8 410	26 472	34 882	320	31 300	287	+ 11·5	291 316	2 673	285 713	2 621	+ 2·0
Mährisch-Schlesische Centralb.	152	27 447	24 783	20 634	49 055	69 689	458	83 024	546	— 16·1	587 918	3 868	587 032	3 862	+ 0·2
Neutitscheiner Localbahn . .	8	5 270	3 286	1 404	3 378	4 782	598	4 564	571	+ 4·7	33 553	4 194	33 512	4 189	+ 0·1
Oesterr. Local-Eisenbahn-Ges.	67	8 161	25 108	2 562	22 015	24 577	367	6 740	561	— 34·6	175 659	2 622	40 532	3 378	— 22·4
Oesterreich. Nordwestb. Garant. Strecke .	623	181 501	204 699	225 688	614 203	839 891	1 348	745 566	1 197	+ 12·6	5 826 044	9 352	5 514 119	8 851	+ 5·7
Oesterreich. Nordwestb. Ergänzungsnetz .	305	77 622	208 437	74 616	458 317	532 933	1 744	446 591	1 464	+ 19·2	3 457 510	11 336	3 238 595	10 618	+ 6·8
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	33	9 209	15 384	4 221	27 569	31 790	963	27 736	840	+ 14·6	253 558	7 684	231 416	7 013	+ 9·6
Pilsen-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	17 971	43 339	17 692	79 423	97 115	627	96 100	620	+ 1·1	820 701	5 295	821 429	5 300	— 0·1
Pilsen-Eisenstein	97	11 534	25 385	9 301	27 556	36 857	380	51 036	526	— 27·8	395 397	4 076	382 033	3 938	— 3·5

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Septbr. 1882	Im Monat Septbr. 1882 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat September							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 30. Septbr.				
				1882				1881		Differz. pro Kilom. in Procent	1882		1881		Differz. pro Kilom. in Procent
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Prag-Duxer Eisenbahn . . .	163	16 772	64 352	16 511	104 277	120 788	741	103 455	667	+ 11·2	934 332	5 732	844 282	5 447	+ 5·2
Stauding-Stramberger Localb.	18	3 958	8 990	1 025	11 011	12 036	668	. .	. .	. .	75 522	4 195	. .	. .	. .
Südnordd. Verbindungsbahn .	283	80 268	105 195	60 265	240 322	300 587	1 062	264 536	935	+ 13·6	2 054 266	7 259	2 078 707	7 345	— 1·2
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	47 320	68 211	40 327	101 168	141 495	1 179	138 772	1 156	+ 2·0	1 035 630	8 630	1 054 397	8 787	— 1·8
Vöcklabruck-Kammer Bahn .	9	3 206	607	1 443	450	1 893	210	. .	. .	. .	8 654	1 731	. .	. .	. .
Wien-Aspanger Bahn . . .	80	31 302	6 730	21 122	10 421	31 543	394	14 026	260	+ 51·5	222 954	2 787	26 324	2 632	+ 5·9
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	17 808	58 100	11 091	65 908	76 999	1 132	90 009	1 324	— 14·5	614 079	9 031	708 522	10 419	— 13·3
Summe . .	9 093	2 490 596	3 408 979	2 724 292	8 919 933	11 644 225	1 281	10 498 624	1 194	+ 7·3	85 865 031	9 490	80 200 391	9 189	+ 3·3
Ungarische Eisenbahnen.															
I. Kgl. Ungar. Staatsbahnen.	2 758	426 000	581 000	523 600	1 786 600	2 310 200	838	1 939 896	737	+ 13·7	14 377 765	5 285	13 222 652	5 035	+ 5·0
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
Arad-Temesvárer Eisenbahn .	57	12 800	10 300	9 000	23 200	32 200	565	20 950	368	+ 53·5	208 673	3 661	193 109	3 388	+ 8·1
Báttaszek-Dombovár-Zákány (Donau-Drau) Bahn . . .	166	14 300	13 200	7 900	31 700	39 600	239	31 857	192	+ 24·5	308 811	1 860	256 849	1 547	+ 20·2
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Alföld-Fiumaner Bahn . . .	392	92 013	44 014	71 600	144 638	216 238	552	179 728	458	+ 20·5	1 661 621	4 236	1 443 710	3 683	+ 15·0
Arad-Körösthal-Bahn	90	8 726	23 902	6 377	20 297	26 674	296	17 331	202	+ 46·5	178 679	1 985	123 722	1 903	+ 4·3
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	25 891	23 781	23 786	99 981	123 767	427	91 183	314	+ 36·0	860 458	2 967	826 734	2 851	+ 4·1
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . .	68	33 702	23 241	18 109	51 311	69 420	1 021	62 737	923	+ 10·6	477 064	7 016	479 831	7 056	— 0·5
Mohács-Fünfkirchner Bahn .	68	22 133	54 394	11 564	107 356	118 920	1 749	133 997	1 971	— 11·3	832 906	12 249	943 431	13 847	— 11·7
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	22 554	21 558	12 503	38 707	51 210	434	47 280	401	+ 8·2	354 979	3 008	383 482	3 250	+ 7·4
Szamosthaler Eisenbahn . .	45	5 739	4 691	4 265	7 781	12 046	268	. .	. .	. .	74 228	1 650	. .	. .	. .
Ungarische Nordostbahn . .	580	65 360	51 085	75 436	211 312	286 748	494	266 139	459	+ 7·6	2 144 010	3 697	1 895 759	3 269	+ 13·1
Summe . .	4 632	729 218	851 166	764 140	2 522 883	3 287 023	710	2 791 098	626	+ 13·4	21 479 194	4 675	19 769 279	4 463	+ 4·8
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 308	1 830 819	1 349 048	2 266 759	6 005 017	8 271 776	1 558	7 185 803	1 360	+ 14·6	59 958 214	11 304	56 401 017	10 702	+ 5·6
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	9 093	2 490 596	3 408 979	2 724 292	8 919 933	11 644 225	1 281	10 498 624	1 194	+ 7·3	85 865 031	9 490	80 200 391	9 189	+ 3·3
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 632	729 218	851 166	764 140	2 522 883	3 287 023	710	2 791 098	626	+ 13·4	21 479 194	4 675	19 769 279	4 463	+ 4·8
Hauptsumme . .	19 033	5 050 633	5 609 193	5 755 191	17 447 833	23 203 024	1 219	20 475 525	1 105	+ 10·3	167302439	8 830	156370687	8 485	+ 4·1

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. Zu dem am 1. December cr. in Kraft tretenden rubricirten Verbandtarif ist ein Berichtigungsblatt zur Herausgabe gelangt. Dasselbe enthält Abänderung der allgemeinen Bestimmungen, Aufnahme der Station Neuenahr, sowie Eliminirung der Station Cranenburg des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Richtigstellung verschiedener Entfernungen und Frachtsätze. Soweit letztere Erhöhungen herbeiführen, treten dieselben erst mit dem 1. Januar 1883 in Kraft.

Druckexemplare des Berichtigungsblattes sind auf den Verbandstationen gratis zu haben. Breslau, den 13. November 1882. Namens der Verband-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (2117)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zum Tarif für den Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Güterverkehr vom 10. October 1875 ist ein vom 1. December cr. ab gültiger Nachtrag XVII erschienen, durch welchen ermässigte Eilgutfrachtsätze für frische Fische zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezügl. Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrages können durch unsere Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 16. November 1882. Die Direction. (2118)

Am 25. November cr. tritt zum „Ausnahmetarif für verschiedene Artikel etc. vom 10. October 1880" Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze der Ausnahmetarife No. 1 und 2 für Deutsch-Wette und Gr. Strehlitz, einen Frachtsatz des Ausnahmetarifs No. 8 für die Relation Königszelt-Rosdzin, sowie Druckfehlerberichtigungen. Druckexemplare sind zum Preise von 0,05 ℳ von unseren Formularmagazinen zu beziehen. Breslau, den 17. November 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (2119)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 1. December d. J. ab gelangen die Nachträge

XX zu Gütertarif heft No. 1,
XI „ „ „ 2,
XII „ „ „ 3a,
VIII „ „ „ 4

zur Einführung. Dieselben enthalten abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Gnadau, Grizehne bei Calbe a/S., Wulfen, Dresden, Grossenhain, Meiningen, Lichtenfels, Burgsinn und Mittelsinn, sowie neue Frachtsätze für die Stationen Kreuzburg, Suhl, Rieneck, Salmünster und Saargemünd Pfälz. B. Soweit hierdurch Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze herbeigeführt werden, treten dieselben am 10. Januar k. J. in Kraft. Die directen Sätze für Suhl erhalten mit dem Zeitpunkte Gültigkeit, wo die Strecke Grimmenthal-Suhl eröffnet wird.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen der Verbandsbahnen, woselbst auch Nachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen zu haben sind. Erfurt, den 11. November 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (2120)

Der Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld und der Aachen-Jülicher Bahn einerseits und den Stationen Cottbus, Lauchhammer, Müllrose, Peitz, Ruhland und Senftenberg des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin (früher Cottbus-Grossenhainer Bahn) andererseits wird vom 1. Januar 1883 ab nicht mehr im Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verband via Leipzig-Grossenhain, sondern im Staatsbahnverkehr via Halle-Eilenburg-Falkenberg geleitet werden. Elberfeld, den 16. November 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (2121)

Main-Neckar-Eisenbahn. Die im Süddeutschen Verbands-Gütertarif, Theil III, Tarifheft No. 1, Abtheilung B (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn), vom 20. September l. J., auf Seite 91 vorgesehenen directen Frachtsätze für Darmstadt und Frankfurt a./M. Westbahnhof und Sachsenhausen treten mit dem 1. Januar 1883 ausser Wirksamkeit. Darmstadt, den 18. Novbr. 1882. Die Direction. (2122)

Mit dem 1. Januar 1883 scheiden im **Magdeburg-Sächsischen Verbandsverkehre**

die Routen Leipzig - Grossenhain und Leipzig-Riesa-Elsterwerda aus dem Verkehre mit den Stationen der Cottbus-Grossenhainer und der Berlin-Anhaltischen Bahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg) aus, so dass die für diesen Verkehr laut Tarifs vom 1. October 1877 nebst Nachträgen bestehenden directen Frachtsätze vom genannten Tage ab über die vorbezeichneten Routen nicht mehr gelten.

An die Stelle der letzteren treten andere Routen. Das Nähere ist bei den Expeditionen zu erfahren. Dresden, am 16. Novbr. 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (2123)

Im **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande** kommen von jetzt ab für den Verkehr zwischen Maizières (Els.-Lothr. B.) und Dresden - Alt- und Neustadt directe Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Dresden, den 16. Novbr. 1882. Kgl. Generaldir. der Sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführ. Verwaltg. (2124)

Am 1. Januar k. J. treten im **Hannover-Magdeburg - Ungarischen Verbande** neue Frachtsätze für Getreide etc. in Kraft, welche theilweise niedriger, theilweise höher als die jetzigen sind. Ueber das Datum, von welchem ab der neue Tarif zu erhalten ist, erfolgt besondere Bekanntmachung. Betreffs der eintretenden Erhöhungen wird auf specielle Anfrage von unserem Verkehrsbureau jetzt schon Auskunft ertheilt. Dresden, am 18. Nov. 1882. Kgl. Generaldir. der Sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführ. Verwaltg. (2125)

Schlesischer Steinkohlen - Verkehr. Mit Gültigkeit vom 25. November cr. bis Ende Februar 1883 kommen unter den gleichen Bedingungen wie im Verkehr mit Stettin etc. bei Aufgabe von mindestens 50 000 kg pp. ermässigte Ausnahme - Frachtsätze für den Transport von Steinkohlen und Kokes von dem Oberschlesischen Kohlen-Revier (ab Stationen der Oberschlesischen und Rechte Oder-Ufer-Bahn) nach Blumenhagen und Strassburg U. M. und von dem Waldenburger und Neuroder Kohlenrevier (diesseitiger Localverkehr) nach Blumenhagen, Strassburg U. M., Damm und Carolinenhorst widerruflich zur Einführung.

Sendungen nach Blumenhagen werden nur frankirt und ohne Nachnahmebelastung zur Beförderung angenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Expeditionen sowie das Auskunfts-Bureau der Staats - Eisenbahn - Verwaltung, hier Bahnhof Alexanderplatz. Berlin, 14. Novbr. 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (2126)

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Vom 1. Januar k. J. ab scheiden im Niederschlesischen Steinkohlen- etc. Verkehr nach den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt die Routen via Görlitz-Dresden-Leipzig, via Lauban-Kohlfurt - Ruhland - Grossenhain - Leipzig und via Lauban-Sorau-Leipzig bezw. Halle aus. Der Verkehr wird vom gedachten Termin ab ausschliesslich via Lauban - Kohlfurt-Ruhland-Falkenberg-Leipzig bezw. Halle geleitet. Berlin, den 15. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2127)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Deutsch-Dänischen Verbande, Neudruck vom 15. März 1882, tritt mit dem 1. Januar 1883 ein Nachtrag III in Kraft, durch welchen die bisherige unentgeltliche Beförderung der Viehbegleiter aufgehoben und dagegen bestimmt wird, dass zu jeder vollen Wagenladung nur ein Begleiter zugelassen wird, welcher auf der Dänischen Bahnstrecke nördlich von Wamdrup unentgeltlich befördert wird, und auf den Bahnen südlich von Wamdrup einen Fahrpreis von 0,02 ℳ pro Kilometer zu zahlen hat.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrages können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 17. November 1882. Die Direction. (2128)

Für den Schlesisch - Rheinischen und Ostdeutsch - Niederländischen Verband scheiden mit dem 1. Januar 1883 bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen, der Aachen - Jülicher und Niederländischen Bahnen einerseits und Stationen der Oberschlesischen, Oberlausitzer, Breslau - Schweidnitz - Freiburger, Rechte Oder - Ufer, Warschau - Bromberger und Warschau - Wiener Bahn andererseits die Routen Leipzig-Dresden-Görlitz resp. Leipzig-Riesa-Elsterwerda aus und treten an deren Stelle die Routen Leipzig-Eilenburg - Falkenberg resp. Halle - Delitzsch-Falkenberg. Hannover, den 15. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (2129)

Am 15. d. Mts. tritt für die **Beförderung von Getreide**, Mehl etc. zwischen den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-Schlesischen Nordbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn und Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft einerund unseren Stationen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Taunusbahnhof, Höchst und Wiesbaden andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Bei unseren genannten Verbandstationen ist das Nähere zu erfahren. Frankfurt a/M., den 11. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2130)

An Stelle des **Ausnahmetarifes für Steinkohlentransporte** von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, der Ostpreussischen Süd- und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 15. März 1880, sowie der Nachträge I und III hierzu, tritt am 20. November d. Js. mit Giltigkeit bis incl. den 14. November 1883 ein neuer Tarif in Kraft, welcher grösstentheils Ermässigungen der gegenwärtigen Sätze enthält. Soweit die Frachtsätze nach den Stationen Rügenwalde, Stolpmünde, Stolp, Carwitz, Rummelsburg, Hammermühle, Schlawe, Hebron-Damnitz, Arnshagen, Järshagen, Erpel, Friedheim, Weissenhöhe, Metzthal, Walden, Stöwen, Lebenke, Ratzebuhr, Jastrow, Schönau, Baldenburg, Reinfeld, Kaffzig, Techlipp, Quäsdow, Zitzewitz, Pottangow, Schivelbein und Schönlanke im Tarife vom 15. März 1880 und dem Nachtrage III hierzu niedriger sind, als diejenigen des am 1. August d. J. in Kraft getretenen Tarifs für Sendungen von 10 000 kg, bleiben die ersteren noch bis Ende December d. J. in Kraft. Breslau, den 17. November 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (2131)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Zu dem directen Tarife für den Transport Böhmischer Braunkohlen und Briquets von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn mit Ausnahme der Station Tetschen und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn via Aussig, giltig vom 1. November 1881, tritt ein Nachtrag II mit 1. December 1882 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält directe Frachtsätze nach Stationen der K. K. priv. Böhmischen Commercialbahnen, nach Kuttenberg-Stadtbahnhof (Station der K. K. priv. Kuttenberger-Localbahn), giltig vom Tage der Eröffnung dieser Station, ferner Abänderung der Stationsbezeichnung „Kuttenberg“ Oe. N. W. B., Bestimmung wegen Anwendung der billigeren Schnittsätze bis Aussig bei Jungbunzlau T. K. P. E., Aufnahme der Station Klomin der T. K. P. E. in den Haupttarif und endlich ein neues berichtigtes Verzeichniss der Zechenbahnfrachten der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Exemplare des Nachtrages II können sowohl bei der unterzeichneten Generaldirection, als in den im Haupttarife enthaltenen gesellschaftlichen Stationen eingesehen und bezogen werden. Wien, am 14. November 1882. Die Generaldirection. (2132)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. December 1882 gelangt der Nachtrag IIa zum Localgütertarife vom 1. September 1878 zur Einführung. Der Nachtrag IIa enthält:

1. Geänderte Transportpreise für gewöhnliches Eilgut im Verkehre nach und von den Stationen Jitschin, Wostromeř-Hořitz und Butowes-Tuř.
2. Berichtigungen des Nachtrages Ia.
3. Abänderung der bisherigen Stationsbezeichnung „Kuttenberg“.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Stationen, als auch von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden. Wien, am 14. November 1882. Die Centralverwaltung. (2133)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Am 1. December 1882 tritt der Nachtrag I zum directen Tarife für Niederschlesische Steinkohlen via Liebau vom 1. October 1881 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Directe Frachtsätze nach Stationen der Linie Caslau-Zawratetz der Oesterr. Local-Eisenbahngesellschaft.
2. Directe Frachtsätze nach Stationen der K. K. priv. Böhmischen Commercialbahnen.
3. Directe Frachtsätze nach Kuttenberg-Stadtbahnhof (Station der K. K. priv. Kuttenberger Localbahn) giltig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Station.
4. Abänderung der Stationsbezeichnung „Kuttenberg“ Oe. N. W. B.
5. Aufhebung der im Haupttarife enthaltenen directen Frachtsätze nach Welelib** transito mit 15. Januar 1883.

Exemplare dieses Nachtrages können sowohl bei der unterzeichneten Generaldirection als bei den betheiligten Stationen eingesehen und bezogen werden. Wien, am 14. November 1882. Die Generaldirection. (2134)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 1. December tritt der Nachtrag I zum Buschtěhrad-Kladnoer Kohlentarife ab Kralup und Bubna via Böhmisch-Brod vom 1. Juni 1879 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Directe Frachtsätze nach Stationen der Linie Caslau-Zawratetz der Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft.
2. Directe Frachtsätze nach Kuttenberg Stadtbahnhof (Station der K. K. priv. Kuttenberger Localbahn), giltig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Station.
3. Abänderung der Stationsbezeichnung „Kuttenberg“ Oe. N. W. B.
4. Aufhebung des Frachtsatzes von Kralup nach Jitschin im Haupttarife.

Exemplare dieses Nachtrages können sowohl bei der unterzeichneten General-

direction als bei den betheiligten Stationen eingesehen und bezogen werden. Wien, am 14. November 1882. Die General-direction. (2135)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 1. December 1882 tritt der Nachtrag II zum Buschtêhrad-Kladnoer Kohlentarife ab Kralup und Bubna vom 15. April 1879 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Einen directen Frachtsatz von Kralup nach Jitschin Oe. N. W. B.
2. Directe Frachtsätze von Kralup nach Stationen der K. K. priv. Böhm. Commercialbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages können sowohl bei der unterzeichneten General-direction als bei den betheiligten Stationen eingesehen und bezogen werden. Wien, am 14. November 1882. Die General-direction. (2136)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Am 1. December 1882 tritt der Nachtrag I zum directen Tarife für Oberschlesische Steinkohlen via Mittelwalde vom 1. Juli 1882 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Directe Frachtsätze nach Stationen der K. K. priv. Böhm. Commercialbahnen.
2. Directe Frachtsätze nach den Stationen Caslau, Zuckerfabrik, und Mocovic der Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft, giltig vom Tage der Betriebseröffnung.
3. Directe Frachtsätze nach Kuttenberg Stadtbahnhof (Station der K. K. priv. Kuttenberger Localbahn), giltig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Station.
4. Abänderung der Stationsbezeichnung „Kuttenberg" der Oe. N. W. B.)

Exemplare dieses Nachtrages können sowohl bei der unterzeichneten General-direction als auch bei den betheiligten Stationen eingesehen und bezogen werden. Wien, am 14. November 1882. Die General-direction. (2137)

Arad-Körösvölgyer, Arad-Csanáder Eisenbahn-Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. kommen in dem obenbezeichneten Verkehre zwischen den Stationen der Arad-Körösvölgyer und Arad-Csanáder Eisenbahn directe Frachtsätze für in Waggonladungen aufgegebenen Brennholztransporten nach dem I. Ausnahme-Tarif, Bruchsteine, Steinabfälle, Schotter, Sand, gebrannte Ziegel, Thon u. Erde nach dem II. Ausnahme-Tarif, Eisen und Eisenwaare nach dem III. Ausnahme-Tarif, Weintransporte nach dem IV. Ausnahme-Tarif zur Einführung.

Ueber die Sätze derselben geben die betheiligten Expeditionen und das Verkehrs-Bureau der unterzeichneten Direction Auskunft.

Verband-Tarife sind ebenfalls bei der unterzeichneten Direction, sowie auf den Stationen um den Preis von 20 kr. Oe. W. zu bekommen. Arad, den 16. November 1882. Direction der Arad-Körösvölgyer Eisenbahn. (2138)

Der **Ausnahmetarif D für die Beförderung von Kalksteinen** für den Localverkehr des diesseitigen Bezirks und für den Rheinischen Nachbarverkehr, Tarife vom 1. September 1881, welcher nach unserer Bekanntmachung vom 2. April nur noch bis Ende dieses Jahres in Gültigkeit bleiben sollte, wird bis Ende Juni 1883 verlängert. Elberfeld, den 17. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2139)

Der Tarif für den **Local-Güterverkehr** der Königlichen Militair-Eisenbahn ist neu bearbeitet und tritt vom 1. December d. J. ab in Kraft. Derselbe ist bei den diesseitigen Stationen sowie bei der unterzeichneten Abtheilung käuflich zu haben. Schöneberg, den 15. November 1882. Betriebsabtheilung der Königlichen Militair-Eisenbahn. (2140 J)

Der im Nachtrag I zu Heft III des **Weichsel - Eisenbahn - Verbandtarifs** vom 1. December/19. November 1880 — gültig vom 13./1. April 1882 — für den Getreide-Verkehr zwischen Tscherkassy — Station der Fastow-Bahn — und Danzig enthaltene Frachtsatz von 122,21 Kop. pro 100 kg wird bis zum 15./27. November cr. um 2 Kop. pro Pud = 12,20 Kop. pro 100 kg ermässigt. Danzig, den 10. November 1882. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen. (2141 J)

Am 1. December a. cr. tritt zum Tarif für den diesseitigen **Local-Güterverkehr** der III. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement und Aenderungen der speciellen Tarifvorschriften etc.

Exemplare sind in unserem Verkehrsbüreau käuflich zu haben. Berlin, den 16. November 1882. Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (2142 J)

Hamburg - Lübeck - Bayerischer Verband. Tarif vom 1. October 1878. Mit 5. Januar 1883 treten für den Verkehr zwischen Hamburg (B. H.), Bergedorf, Lübeck, Altona loco und Ottensen loco einerseits und Bayerischen Staatsbahnstationen andererseits an Stelle der im Nachtrage 25 enthaltenen, anderweite erhöhte Frachtsätze für Petroleum und Naphta in Ladungen von 10 000 kg in Kraft. Berlin, den 20. November 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, Namens der Verbandsverwaltungen. (2143)

K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Berichtigung. Der neue Tarif für den Ungarisch-Deutschen, bezw. Ungar.-Niederländischen Holzverkehr tritt nicht am 1. Januar 1883, sondern schon am 1. December 1882 in Kraft. Die Kundmachung in Nr. 86 und 87 der Vereins-Zeitung vom 6. und 10. November 1882 (Seite 1100, beziehungsweise 1118) wird in diesem Sinne berichtigt. Budapest, am 15. November 1882. Die General-Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.). (2144)

Nach einer Mittheilung der Betriebs-Direction der Oberitalienischen Eisenbahnen in Mailand kann die Eröffnung der Linie Pino-Novara am 22. November d. J. aus Betriebsrücksichten noch nicht stattfinden.

Die in unseren früheren Bekanntmachungen angekündigten Tarife und Tarifnachträge des **Deutsch-Italienischen Güterverkehrs** via Gotthard-Pino treten daher an genanntem Tage noch nicht in Kraft. Strassburg, den 18. Novbr. 1882. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (2145)

Mit sofortiger Gültigkeit treten die in Senftenberg für die Ueberführung zwischen der Berlin-Görlitzer und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zur Erhebung gelangenden, im Local-Güter-Tarif letztgenannter Bahn unter II D. auf Seite 21 vorgesehenen Gebühren ausser Kraft, und findet somit fortan die Ueberführung von leeren oder beladenen Wagen zwischen den beiden Bahnhöfen in Senftenberg ohne Gebührenberechnung statt. Berlin, den 17. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der Königl. Direct. der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (2146)

Am 1. Januar k. J. treten im **Thüringisch - Sächsisch - Oesterreichischen Verbande Nachtrag IX** zu Theil II und Nachtrag VII zu Theil III in Kraft, welche theils bedeutend ermässigte, theils etwas erhöhte Frachtsätze für Getreide etc. enthalten. Das Erscheinen der Tarif-Nachträge wird noch besonders bekannt gemacht werden. Im gleichen Verbandsverkehre gelten bereits vom 1. December d. J. ab die in Nachtrag III zu Theil II des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandes enthaltenen Frachtsätze zwischen Leipzig (Dresdn. Bahnh.) und Gera einerseits und Stationen der Kaiser Franz-Josefbahn andererseits, sowie sämmtliche Frachtsätze für Plagwitz-Lindenau und Zeitz auch für die Stationen des Directionsbezirks Erfurt: Leipzig, Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz. Dresden, den 20. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2147)

2. Tarif-Verkauf.

Oberschlesische Eisenbahn. Verkauf von Tarifen betreffend. Es wird hierdurch bekannt gemacht, dass die die Oberschlesische Eisenbahn betreffenden Tarife in Zukunft lediglich von den Stationscassen unseres Bezirks und nur gegen gleichzeitige Erlegung bezw. Einsendung der festgesetzten bei Publication der Tarife und deren Nachträge jedesmal öffentlich bekannt gemachten Kaufpreise sowie der etwaigen Portobeträge zu beziehen sind.

Schriftliche an die unterzeichnete Direction oder deren Verkehrsbureau gerichtete Anträge um Uebersendung von Tarifen werden an die Stationscasse hierselbst zur Erledigung abgegeben.

Interessenten, denen auf ihren Antrag die regelmässige Zusendung der neu herauskommenden Tarife oder einer bestimmten Gattung derselben alsbald nach ihrem Erscheinen Seitens der Direction zugestanden worden ist, haben behufs Deckung der dafür an die Verwaltung zu zahlenden Druckkosten der Tarife und der Portokosten für die Uebersendung angemessene Depots in baarem Gelde bei der Stationscasse in Breslau zu bestellen, deren Höhe im Einzelfalle von der Direction festgesetzt werden wird. Breslau, den 11. November 1882. Königliche Direction. (465)

3. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der General-direction der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn wird wird die an der Strecke Wien-Znaim zwischen den Stationen Retz und Schattau gelegene Haltestelle Unter-Retzbach am 1. Deceember 1882 für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Nach einer Mittheilung des Präsidiums des Directoriums der K. K. pr. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft befindet sich auf der zwischen Kolin und Velim belegenen Strecke eine Ausweiche Kolin-Schönweid, auf welcher Frachtgüter für die Koliner Kunstdünger- und Chemikalien-Fabrik zur Aufgabe und Abgabe gelangen.

Für diese Sendungen kommen in der Richtung gegen Prag die Koliner und in der Richtung gegen Wien die Velimer Frachtsätze zur Anwendung. Es kann daher zwischen „Kolin-Schönweid" und jenen Stationen eine directe Abfertigung Platz greifen, welche mit Kolin beziehungsweise Velim direct kartiren können.

Berlin, den 20. November 1882.

Geschäftsführende Direction.

Simon.

(Fortsetzung der offiz. Anz. auf S. 1175.)

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Colli ohne Signatur.					
87	—	—	1	Fass	Bier —	316	87	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
88	—	—	2 / 17	Bretter / Stück Theerpappe	anscheinend Decke eines Eisenbahnwagens	—	88	Uelzen	K. E.-D. Hannover	Auf der Strecke Stendal-Uelzen gefunden.
89	—	—	2	Colli	? —	—	89	Berlin	Berlin-Anhalt.	
90	—	—	1	Stück	Eisenblech, 1,42 m lang, 245 mm breit	5	90	Uelzen	K. E.-D. Hannover	Am 3./11. unter d. Wagen 4933 O. S. in der Nähe d. Bremse herausgezogen.
91	—	—	1 / 1	Fass / „	leer — / leer —	64 / 44	91	Anvers Nord / „	Grand Centr. Belge	
92	—	—	1 / 1	— / —	Freitel — / Anband —	—	92	Moabit	K. E.-Betr.-Amt Berlin (Stadt- u. Ringbahn)	16935 K. O.
93	—	—	1	—	Handkarre —	—	93	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
94	—	—	1	Korb	zu $^1/_3$ Kohlen	17	94	Karlsruhe	Badische	
95	—	—	1	—	Privatdecke (alt) —	—	95	Mannheim	„	
96	—	—	1	Korb	zu einem Puppenwagen	1,5	96	Gelsenkirchen	K. E.-D. r. Köln	
97	—	—	1	—	Ring —	0,5	97	Dortmund K.-M.	„	
98	—	—	2	Pack	Säcke —	—	98	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
99	—	—	1	—	tannene Stange, 6,5 m lang	—	99	Recklinghausen	K. E.-D. r. Köln	
100	—	—	4	—	eiserne Stützen —	—	100	Nordhausen	K.E.-D. Frankf. a/M.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	H R	1381	1	Ballen	Kleber —	49	1	Arnau	Oe. N.-W.-B.	seit 23/10.
2	K F	926	1	Ballen	Sohlenleder —	36	2	Kolin	„	„ 19/10.
3	J. Fischer	—	1 / 1	„ / „	leere Säcke —	40	3	Chlumec	„	„ 25/10.
4	—	—	1	„	Säcke —	25	4	G.-Jenikau	„	„ 13/10.
5	—	—	1	Stück	Cottone —	7	5	Kolin	„	„ 16/10.
6	—	—	1	$^2/_4$ Fassel	Gurken —	19	6	„	„	„ 12/10.
7	—	—	1 / 5	Sack / „	Getreide — / Erdäpfel —	392	7	„	„	do.
8	—	—	5	Sack	Superphosphat —	250	8	Melnik	„	„ 26/10.
9	—	—	5	„	Superphosphat —	250	9	„	„	do.
10	—	—	10	Fass	leer, alt —	450	10	Reichenberg	S.-N.-D. V.	„ 16/10.
11	—	—	1	Ballen	Leinen —	60	11	Schreckenstein	Oe. N.-W.-B.	„ 30/9.
12	—	—	3	Bund	Rundeisen —	75	12	Smiric	S.-N.-D. V.	„ 16/10.
13	—	—	6	Sack	Gerste —	469	13	Teschen-Laube	Oe. N.-W.-B.	„ 12/10.
14	—	—	4	Bund	Garn —	30	14	Turnau	S.-N.-D. V.	„ 27/10.
15	—	—	1	Fass	leer —	24	15	Wyjsocan	Oe. N.-W.-B.	do.
16	—	—	1	Ballen	Farberde, Catechu —	95	16	Wostromer	„	„ 24/10.
17	—	—	1	Fass	leer, alt —	25	17	Zellerndorf	„	„ 10/10.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 1172.

4. Verkehrs-Störungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf unserem Bahnhof Mannheim ist der Verkehr am Rheinvorland in Folge Ueberschwemmung seit 16. November bis auf Weiteres unterbrochen. Karlsruhe, den 17. November 1882. Generaldirection.

5. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Grossh. Badische Staasteisenbahnen. Der auf dem Rheinvorlande der Station Mannheim in Folge Hochwassers seit 16. d. M. unterbrochen gewesene Güterverkehr ist seit 18. d. M. wieder aufgenommen.

6. Personenverkehr.

In weiterer Ausdehnung der durch Bekanntmachung vom 20. v. M. — II. S. 13800 — publicirten, mit dem 1. November für den Personenverkehr zwischen Berlin und Friedenau bezw. Wilmersdorf-Friedenau getroffenen Verkehrserleichterungen sollen fortan auch die für die Strecke Friedenau-(Potsdamer Bahn) -Berlin (Potsd. Bahnhof) und umgekehrt zur Ausgabe gelangenden Abonnementskarten zur beliebigen Benutzung der zwischen Wilmersdorf-Friedenau und Berlin (Potsdamer Bahnhof) bezw. Berlin (Anhaltischer Bahnhof) verkehrenden Ringbahnzüge für den Fall berechtigen, dass seitens der Abonnenten an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Magdeburg oder die Billet-Expeditionen Berlin (Potsdamer Bahnhof) bezw. Friedenau ein bezüglicher Antrag gerichtet und diesem das photographische Bildniss des Abonnenten beigefügt wird. Bei Empfangnahme der ausgefertigten neuen Karten sind die bisherigen Karten zurückzugeben. Magdeburg, den 17. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der betheiligten Staatsbahn-Verwaltungen. (468)

7. Submissionen.

Die Lieferung verschiedener, im Jahre 1883 für die Königl. Sächs. Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke als:

1. Schmiedeeisen in verschiedenen Sorten,
2. Draht, Drahtgewebe, Nägel, Schrauben, Plomben, Weiss- und Zinkblech,
3. Vorlegeschlösser, Feilen, Bohrer, Karren, Eimer und Papierkörbe,
4. Verschiedene Werkzeuge und Vorrathsstücke.
5. Klempnerwaaren,
6. Droguen und Chemikalien,
7. Putzwolle, Holzkohlen, Besen, Lichte und Bremsknittel,
8. Lederwaaren,
9. Webwaaren,
10. Seilerwaaren,
11. Glaswaaren,

soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind nebst den mit Anerkenntniss versehenen Lieferungsbedingungen bis

zum 11. December d. J.
Vorm. 9 Uhr

an die unterzeichnete Stelle portofrei abzugeben, bei welcher die Bedingungen eingesehen oder auch unter Bezeichnung der Gegenstände, für welche Bedarfsnachweise gewünscht werden, gegen Entrichtung von 20 ₰ für jede der vorstehend angegebenen Nummern bezogen werden können. Chemnitz, am 18. Novbr. 1882. Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen. (469 J)

Die Anfertigung und Lieferung von:
4 Normal Personenzug-Locomotiven
14 „ Güterzug-Locomotiven
nebst Tendern und den dazu erforderlichen Reservestücken nach den Zeichnungen No. 13 und 15 der Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen soll vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungs-Bedingungen liegen zur Einsicht auf dem

maschinentechnischen Bureau hierselbst offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 2 ℳ von daher bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens 11. December d. J. mit der Aufschrift: „Offerte auf Locomotiven" frankirt und versiegelt an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet am 12. December Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten in unserem Geschäftslokale Domhof 48 hierselbst im Sitzungssaal statt. Köln, 18. Novbr. 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.). (470)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die Lieferung von 10 000 Stück eichenen, sowie 80 000 Stück kiefernen Bahnmittelschwellen soll im Wege der öffentlichen Submission im Ganzen oder getheilt vergeben werden.

Die Offerten sind bis zum 30. d. Mts., Vormittags 12 Uhr versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an unser technisches Bureau hierselbst, von welchem auch die Lieferungsbedingungen und Submissionsformulare kostenfrei bezogen werden können, einzusenden. Berlin, den 16. November 1882. Die Direction. (466)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

1 500 t eisernen Querschwellen und
27,5 t Klemmplatten in 2 Loose,
Bedingnissheft No. 286,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingnisshefte sind gegen portofreie Einreichung von Ein Gulden fünfzig pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieurs hierselbst O. z. achterburgwal 171 zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 4. December 1882, 12 Uhr Mittags, an den genannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „Krasnapolsky" Warmoesstraat 181 Amsterdam in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Die Betriebsdirection. (466)

Die für diesseitigen Directionsbezirk pro Etatsjahr 1883/84 erforderlichen Locomotiv- und Wagenradbandagen aus Flussstahl sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und die Bedarfsnachweisung liegen im Materialien-Bureau hier, Fürstenwallstrasse No. 10 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift: Submission von Radbandagen bis zum Termin am 5. December 1882 Vormittags 11 Uhr an das unterzeichnete Bureau einzusenden. Magdeburg, den 11. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (464)

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von:

a) 16 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen nebst Tendern und
b) 2 Stück Normal-Tender-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen

und den dazu erforderlichen Reservestücken soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst offen und können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 5 ℳ von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Montag, den 27. November 1882, Vormittags 11 Uhr, mit der Aufschrift

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven"

frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 14. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (462)

8. Vertretung.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft. Wir bringen hierdurch zur allgemeinen Kenntniss, dass wir dem Herrn Theod. Dustmann in Essen a. d. Ruhr die Vertretung unserer Gesellschaft in Westfalen, Rheinpreussen und Hannover übertragen haben. Die Betriebs-Direction der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft. (458)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

handenen Eisenbahnen berechnet sich bereits auf mehr als 400 000 km, der Gesammtcapitalaufwand auf etwa 90 Milliarden Mark. Und doch zeigt das Eisenbahnnetz von Asien, Afrika, Südamerika und Australien im Vergleich zu der Ausdehnung dieser Welttheile erst die dürftigen Spuren einer beginnenden Entwicklung. Erst wenn alle Welttheile durch die Schienenwege erschlossen sind, wird das Eisenbahnwesen seine wirthschaftliche Mission im vollen Umfange zu erfüllen im Stande sein. Sie besteht in der Ausgleichung der Entfernungen von den Standorten der einzelnen wirthschaftlichen Productionen und demzufolge in der Möglichkeit, alle Erzeugnisse wirthschaftlicher Thätigkeit in weitestem Umfange zu verbreiten. Mit dieser Verbreitung gewinnt daher der Transportpreis als Theil der Productionskosten aller nicht am Standorte der Erzeugung in den Verkehr kommenden Güter eine wachsende Bedeutung. Von dem Transportpreise der Eisenbahnen ist die Vertriebsfähigkeit der Waaren, die Möglichkeit und Erweiterung des Absatzes, die Entwicklungsfähigkeit jeder wirthschaftlichen Production, der Aufschwung und der Niedergang ganzer Wirthschaftsgebiete abhängig. Die Regelung der Transportpreise (das Tarifwesen) der Eisenbahnen kann daher keine willkürliche sein. Das Interesse der Eisenbahnen selbst, das Interesse der auf ihre Transportleistung angewiesenen Kreise, das Interesse des Staates endlich an der gesunden wirthschaftlichen Entwicklung innerhalb seines Gebietes führen naturgemäss zu einer grundsätzlichen Regelung, aus welcher nach der Eigenart der verschiedenen Länder und ihrer staatlichen und wirthschaftlichen Einrichtungen die verschiedenen Tarifysteme der Eisenbahnen hervorgegangen sind. Die Untersuchung ihrer Besonderheit, ihrer Zweckmässigkeit und Berechtigung von dem Standpunkte einer rationellen Wirthschaftspolitik muss als eine unerlässliche und eine der wichtigsten Aufgaben unserer modernen Volkswirthschaftslehre bezeichnet werden. Sie steht im engen Zusammenhange mit dem monopolartigen Charakter des Eisenbahnbetriebes, welcher die Concurrenz auf derselben Schiene ausschliesst und daher eine Concurrenz in der Transportvermittlung der Eisenbahnen nur insoweit zulässt, als eine Mehrheit von Transportwegen besteht. Hieraus ergiebt sich die Nothwendigkeit, die Festsetzung der Transportpreise nicht der freien Vereinbarung zu überlassen, sondern durch Gesetz, durch Concession oder im Aufsichtswege der staatlichen Einwirkung vorzubehalten. Es erwächst dadurch dem Staate eine schwere und verantwortliche Aufgabe, deren richtige Lösung um so bedeutsamer erscheint, als mit dem fortschreitenden Ausbau des Eisenbahnnetzes und der uneingeschränkten Verbreitungsfähigkeit aller Producte der verschiedenen Länder und Gebiete allmälig eine wirthschaftliche Reform im grossartigsten Massstabe sich vollzieht.

Der Umlauf, die Vertheilung, die Consumtion und die Production aller wirthschaftlichen Güter werden dadurch gleicherweise ergriffen und in weiten Dimensionen verändert und verschoben. Durch die befruchtende Wechselwirkung zwischen den Productionskräften der verschiedenen Völker und Nationen ist die ungeheure Gütererzeugung und die ihr entsprechende Vermehrung der Bevölkerung herbeigeführt worden, welche unserer heutigen Volkswirthschaft die complicirte Gestaltung und unserm socialen und wirthschaftlichen Leben die Signatur des Kampfes um das Dasein gegeben haben. Bei der Schnelligkeit, mit der sich die Umgestaltung vollzieht, sind in allen Zweigen wirthschaftlicher Thätigkeit schwere Krisen herbeigeführt worden. Land- und Forstwirthschaft, Bergbau, Industrie und Handel der einzelnen Verkehrsgebiete stehen der gefährlichen, oft unlösbaren Aufgabe gegenüber, den gänzlich veränderten Verhältnissen ihren Betriebs- und Wirthschaftsplan zu accommodiren. Manche blühende Production ist untergegangen, manche aus der Regeneration neu erstanden. Mit der Vermehrung und dem weiten Vertriebe der Consumtionsmittel sind zwar die Lebensverhältnisse der Einzelnen im Durchschnitt günstiger gestaltet, aber der Vortheil wird vielleicht aufgewogen durch die ungünstigere Vertheilung der Güter. Die uneingeschränkte Verbreitungsfähigkeit aller wirthschaftlichen Erzeugnisse hat naturgemäss die Unterdrückung des Kleinbetriebes durch den Grossbetrieb zur allmäligen Folge, durch welche wiederum die Anhäufung des Vermögens in den Händen Einzelner und die Vermehrung des Proletariats herbeigeführt wird. Und mit der wachsenden Macht des Capitals tritt zugleich die sociale Frage in den Vordergrund. Die vielfach vergeblichen Versuche gegen die Capitalmacht der Einzelnen auf dem Wege der Association das natürliche Gegengewicht zu schaffen, haben nur zu einer weiteren Zerstörung des kleinen Vermögens geführt und die sociale Frage mehr und mehr zu einer brennenden gemacht. — Wie das Verhältniss der einzelnen Individuen, wird auch das Verhältniss der Staaten zu einander wesentlich verändert. Ein gewaltiges Angriffs- und Vertheidigungsmittel in wirthschaftlicher und strategischer Hinsicht bilden die Eisenbahnen zugleich eine wesentliche Grundlage der politischen Machtstellung der Staaten. Die Aufgaben des modernen Staates, für eine gesunde Entwicklung des inländischen Eisenbahnwesens Sorge zu tragen, das Mass der fortschreitenden Entwicklung nach der Leistungsfähigkeit und dem vorhandenen Bedürfniss zu regeln, für eine der Entwicklungsfähigkeit und dem Entwicklungsbedürfniss der einzelnen Landestheile entsprechende gleichmässige Vertheilung der Schienenwege zu sorgen, die Gliederung und Gestaltung derselben den Anforderungen des Verkehrs und einer ökonomischen Betriebsleitung anzupassen — ist um so wichtiger, als begangene Fehler schwer, oft überhaupt nicht wieder auszugleichen sind und das in nicht rationeller Weise verwendete Nationalcapital anderen nützlichen Zwecken dauernd entzogen ist. Eine verständige Eisenbahnpolitik ist daher entscheidend für die Zukunft jedes Landes. Je nach der Eigenart der einzelnen Länder und Nationen hat die Eisenbahnpolitik die verschiedensten Wege eingeschlagen, um zu ihrem Ziele zu gelangen — von dem fast völlig uneingeschränkten freien Privat-Eisenbahnbetriebe bis zu dem ausschliesslichen Staatseisenbahnbetriebe. Zwischen ihnen liegen die mannigfaltigen Arten der Vereinigung der Staats- und Privatunternehmung. Für die Vergangenheit ist die Frage der Berechtigung des einen oder anderen Systems insofern eine müssige, als fast überall die bestehenden, besonderen Verhältnisse ihren entscheidenden Einfluss ausgeübt haben. Für die Zukunft aber wird in jedem geordneten Staatsleben die Untersuchung und Entscheidung der Frage nicht umgangen werden können, welches System vorzugsweise geeignet ist, die volle wirthschaftliche Verwerthung der inländischen Eisenbahnen zu erreichen. Theoretisch beruht die Entscheidung auf der Untersuchung der Frage, ob der Bau und Betrieb der Eisenbahnen nach ihrer Natur und Bedeutung den Charakter der öffentlichen Arbeit tragen und demgemäss der Gemeinwirthschaft vorzubehalten sind oder ob dieselben überhaupt oder unter gewissen Voraussetzungen der Privatwirthschaft zu überlassen sind. Praktisch sind die wirthschaftlichen und socialen Verhältnisse jedes einzelnen Staates bei der Beurtheilung der Frage, ob und in welchem Masse und in welcher Weise unter gegebenen Verhältnissen die Ueberleitung des Eisenbahnwesens in die Hand des Staates möglich ist, von entscheidender Bedeutung. Namentlich sind die Lage des Staatscredits, der Volkscharakter und das Entwicklungsstadium, in welchem sich das Eisenbahnwesen eines Landes befindet, ausschlaggebend. Auch ist hierbei der Verschiedenheit in der wirthschaftlichen Bedeutung der einzelnen Eisenbahnlinien und Eisenbahnsysteme Rechnung zu tragen. Linien mit anormaler Spurweite oder solche, deren wirthschaftliche Function sich auf die Transportvermittelung in einem begrenzten Verkehrsgebiete beschränkt (Secundärbahnen) tragen den Charakter wirthschaftlicher Isolirung und sind daher vorzugsweise für den Privatbetrieb geeignet. Auf der anderen Seite haben die dem grossen Durchgangsverkehr dienenden Linien einen internationalen Charakter. Ihre Bedeutung reicht, wie die der grossen Wasseradern, über die Grenzen des Staatsgebiets, in dem sie gelegen sind, hinaus. Ein bedeutungsvoller Factor für eine erfolgreiche Wirthschaftspolitik müssen sie dem staatlichen Einfluss unterordnet werden, damit sie nicht fremden und feindlichen Interessen dienstbar werden. Entsprechend der über ihre räumliche Begrenzung hinausgreifenden Function muss ihre Benutzung und Verwerthung für den grossen Verkehr in der ganzen Ausdehnung des Verkehrsgebietes, welches sie bedienen, geregelt werden. Daher die schon in früher Zeit erkannte Nothwendigkeit, durch Verbände und Vereine den inneren Zusammenhang und die Uebereinstimmung ihrer Betriebs- und Verkehrseinrichtungen zu sichern! Schon längst beschränken sich dieselben nicht mehr auf das engere Staatsgebiet des einzelnen Landes. Die Bedeutung dieser Verbände, die Vortheile und Nachtheile, welche für die inländische Wirthschaft aus diesen, oft auf mangelhafter und unsicherer Grundlage beruhenden Formationen und ihren Wandlungen sich ergeben, deuten darauf hin, dass auch hier den Staaten die Aufgabe erwächst, die Ordnung in der Benutzung der grossen Eisenbahnstrassen, ebenso wie die der Ströme und Meere, im Vertragswege und durch Vereinbarung gemeinsamer Institutionen zu sichern. Einer ferner liegenden Zukunft bleibt es vorbehalten, aus dem Gange dieser Entwicklung die organische Ausbildung der Volkswirthschaft der einzelnen Staaten zu Gliedern einer geordneten Weltwirthschaft allmälig vorzubereiten und durchzuführen.

Zu § 14 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.

Nichtzuständigkeit der Ortspolizeibehörde und Unzulässigkeit des Verwaltungsstreitverfahrens bezüglich aller nach § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 gegen Eisenbahnverwaltungen zu treffenden Festsetzungen, selbst nachträglicher neuer Anforderungen zur Errichtung und Unterhaltung aller Anlagen an „Wegen“ etc., die auch im „öffentlichen Interesse“ nothwendig werden.

Erkenntniss des Bezirksverwaltungsgerichts zu Erfurt vom 9. September 1882:

Aus Anlass des Baues der Berlin-Wetzlarer Eisenbahn und insbesondere wegen Anlegung eines Bahnhofes in der Nähe von Küllstedt im Kreise Mühlhausen i. Th. hat die Königl. Eisenbahn-

verwaltung in Uebereinstimmung mit der Landespolizeibehörde gemäss dem Revisionsprotocolle v. 5. October 1877 den Weg von Küllstedt nach dem Annaroder Holze auf einer Strecke von etwa 13½ m aus der früher fast geraden Richtung G. C. B. A. mit einem Umwege in der Richtung von G. C. über F. E. nach B. A. der betreffenden Karte verlegt und zugleich von dem Punkte G. ab einen Zufuhrweg nach dem Bahnhofe Küllstedt neu angelegt. Von dem Orte Küllstedt an bis zum Punkte G. hat später die Gemeinde K. zur Herstellung besserer Verbindung mit dem Bahnhofe den Weg von 4,50 Meter auf 7,50 Meter verbreitert und chaussirt. Um für die weitere Strecke bis zum Bahnhofsgebäude einen zweckmässigen Zugang zu schaffen, hat der zuständige Amtsvorsteher sodann die Königl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M., zu deren Bezirk die Bahnstrecke gehört, in Vertretung des Königl. Eisenbahnfiscus durch Verfügung v. 19. November 1881 aufgefordert, „innerhalb 4 Wochen den Zufuhrweg nach dem Bahnhofe in gleicher Breite mit der anschliessenden Chaussee, also wenigstens noch um 3 m breiter, herzustellen unter ebenmässiger Beachtung des proportionellen Verhältnisses."

Der gegen diese Verfügung erhobene Einspruch ist durch Beschluss des Amtsvorstehers v. 7. Decbr. 1881 zurückgewiesen und eine gegen letzteren Beschluss angebrachte Klage durch Erkenntniss des Kreisausschusses verworfen worden. Ein von der Königl. Eisenbahndirection gestellter Antrag, event. die Gemeinde K. zu der fraglichen Wegeverbreiterung zu verurtheilen, ist von dem Kreisausschusse völlig unbeachtet gelassen, indem die Gemeinde K. zu dem Streitverfahren überhaupt nicht zugezogen ist. Die vorgedachte Entscheidung des Kreisausschusses gegen die Königl. Eisenbahnverwaltung beruhte auf der Annahme, dass der Amtsvorsteher zum Einschreiten gegen die Eisenbahnverwaltung zuständig, die Verbreiterung und Herstellung der Wegestrecke im öffentlichen Interesse nothwendig und die Eisenbahnverwaltung zur Ausführung auf Grund des § 14 des Enteignungsgesetzes v. 11. Juni 1874 verpflichtet sei.

Gegen das Erkenntniss hat die Eisenbahndirection Berufung eingelegt, indem sie sowohl die Zuständigkeit des Amtsvorstehers zu einem Vorgehen gegen die Eisenbahnverwaltung bestritten, als auch das Verwaltungsstreitverfahren in der vorliegenden Angelegenheit für unzulässig erklärt, ausserdem wiederholt jede Verbindlichkeit der Königl. Eisenbahnverwaltung zur Verbreiterung des Zugangweges zum Bahnhofe in Abrede gestellt und hiernach beantragt hat, unter Abänderung des Kreisausschusserkenntnisses die Verfügungen des Amtsvorstehers v. 19. November und 7. December 1881 aufzuheben und auszusprechen, dass das Verwaltungsstreitverfahren im vorliegenden Falle unzulässig sei. — Der Amtsvorsteher hat dagegen bemerkt, dass er sich zum Einschreiten gegen die Eisenbahnverwaltung für competent erachte, die Verpflichtung des Eisenbahnfiscus zur Ausführung der Wegeverbreiterung ihm wegen der Anlegung der Wegestrecke durch die Eisenbahnverwaltung und des fortbestehenden Eigenthums derselben daran unzweifelhaft sei. — In dem Termine zur mündlichen Verhandlung hat die Königl. Eisenbahndirection den event. gegen die Gemeinde K. gerichteten Klageantrag zurückgezogen.

Das Bezirksverwaltungsgericht zu Erfurt hat darauf die Entscheidung des Kreisausschusses dahin abgeändert, dass die Verfügungen des beklagten Amtsvorstehers vom 19. November und 7. December 1881 an die Königl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. aufgehoben werden.

„Mit Rücksicht auf die erfolgte Zurücknahme des event. Klageantrages erschien eine Zurückweisung der Sache an den Kreisausschuss zu dem Zwecke, damit von Neuem unter Zuziehung der Gemeinde K. verhandelt werde, in keiner Weise mehr erforderlich. Dieselbe hätte sonst im Hinblicke auf die Vorschrift des Art. IV § 2 Abs. 3 des Zusatzges. v. 19. März 1881 zur Kreisordn. v. 13. December 1872, schon damit die Gemeinde K. nicht eine Instanz verlöre, in Frage kommen müssen.

Auch nach der Zurücknahme des event. Klageantrages war im Uebrigen, da der Amtsvorsteher seine Verfügungen als „wegepolizeiliche" erlassen hatte, nach der geschehenen Anfechtung derselben durch verwaltungsgerichtliche Klage, das Verwaltungsstreitverfahren nach § 2 des Art. IV a. a. O. jedenfalls insoweit als zulässig zu betrachten, als es zur Beurtheilung der Zuständigkeit des Amtsvorstehers geboten war.

Dass der Königl. Eisenbahnfiscus nicht schon vor der Anlegung des Bahnhofes in der Nähe von Küllstedt zur Unterhaltung des Weges von Küllstedt nach dem Annaroder Holze verbunden gewesen ist, war unzweifelhaft. Die Verpflichtung war immer nur aus dem Umstande abgeleitet, dass die Eisenbahnverwaltung aus Anlass des Bahnbaues den genannten Weg verlegt, von letzterem einen Zufuhrweg nach dem Bahnhofe neu angelegt und, soweit das alte Wegeterrain nicht habe benutzt werden können, den Grund und Boden ihrerseits erworben habe, sowie diesen noch gegenwärtig eigenthümlich besitze. In Consequenz hiervon hat der Kreisausschuss ausdrücklich die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung auf die Vorschrift des § 14 des Enteignungsgesetzes v. 11. Juni 1874 basirt.

Für die Competenz des Amtsvorstehers und die sachliche Zulässigkeit des Verwaltungsstreitverfahrens musste in erster Reihe die Bestimmung des § 14 des Eisenbahnges. v. 3. Nov. 1838 in Betracht kommen, denn durch das von der Königl. Eisenbahndirection angezogene Erkenntniss vom 12. März 1879 in Sachen der Königl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. wider die Gemeinde Bodenrode und den Amtsvorsteher des Amtsbezirks Beuern im Kreise Worbis hat das Königl. Oberverwaltungsgericht zu Berlin bestimmt anerkannt, dass wegen der Vorschrift des § 166 des Zuständigkeitsges. v. 26. Juli 1876 zu allen nach § 14 des Ges. v. 3. Nov. 1838 gegen Eisenbahnverwaltungen zu treffenden Festsetzungen nur die Königl. Regierung als Landespolizeibehörde berufen sei.

Es handelt sich in dem vorliegenden Falle nicht blos um die Unterhaltung einer Anlage, welche die Landespolizeibehörde wegen eines Eisenbahnbaues für nöthig befunden bezw. gebilligt hat, sondern auch, soweit die Verbreiterung des Weges in Frage steht, um eine nachträgliche neue Anforderung an die Eisenbahnverwaltung (Abs. 1 u. 2 a. a. O.).

Dennoch erschien es zweifelhaft, ob die Voraussetzungen des § 14 des Eisenbahngesetzes im vorliegenden Falle zutrafen, da wenigstens nach dem Wortlaute der Vorschrift die Landespolizeibehörde nur zur Sicherung der benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in der Benutzung ihrer Grundstücke die Eisenbahnverwaltungen zu Anlagen soll verpflichten dürfen, im vorliegenden Falle aber offenbar nicht die Interessen benachbarter Grundbesitzer, sondern nur öffentliche Verkehrsinteressen in Betracht kamen.

Es konnte für den vorliegenden Fall indessen auf sich beruhen bleiben, ob jene Voraussetzungen zutrafen, da die Bestimmungen des Enteignungsgesetzes v. 11. Juni 1874 darauf allerdings anzuwenden waren.

Für die Ausführung des Baues der Berlin-Wetzlarer Bahn ist dem Staate das Enteignungsrecht zwar schon durch den Allerh. Erlass v. 2. Juli 1873 (G.-S. S. 383) verliehen worden, es ist jedoch notorisch, dass die Inangriffnahme des Baues sich mehrere Jahre verzögert hat, und dass für die Bahnstrecke bei Küllstedt das Enteignungsverfahren erst nach dem Inkrafttreten des Gesetzes v. 11. Juni 1874 eingeleitet ist, ergab sich aus den herbeigezogenen Acten der Königl. Regierung zu Erfurt und wird schon dadurch bestätigt, dass die landespolizeiliche Prüfung für den Bahnhof Küllstedt und die anliegende Bahnstrecke erst im Anfange des October 1877 stattgefunden hat. Cfr. hiernach § 55 des Ges. v. 11. Juni 1874.

§ 14 des letzteren Gesetzes in Verbindung mit § 56b desselben und bezw. § 157 des Zuständigkeitsges. v. 26. Juli 1876 legt aber die Entscheidung über die Verpflichtung des Unternehmers einer Anlage, für welche das Enteignungsrecht gewährt ist, zur Errichtung und Unterhaltung aller Anlagen an Wegen etc., die auch im öffentlichen Interesse nothwendig werden, lediglich in die Hand des Bezirksraths.

Dass die Vorschriften des Enteignungsgesetzes auch Eisenbahnverwaltungen gegenüber zur Anwendung kommen, ist bereits in dem Rescripte des Herrn Ministers für öffentliche Arbeiten und des Innern vom 18. Oct. 1874 (Min.-Bl. f. inn. Verw. S. 241) ausgeführt und kann einem Bedenken nicht unterliegen.

Hiernach war in Uebereinstimmung mit der Auffassung der Königl. Eisenbahndirection dafür zu halten, dass der Amtsvorsteher zu seinem Vorgehen gegen die Eisenbahnverwaltung nicht competent gewesen ist. Wenn nach § 59 der Kreisordnung vom 13. Dec. 1872 in der Fassung des Gesetzes v. 19. März 1881 dem Amtsvorsteher auch die Wegepolizei übertragen ist, so enthält die gedachte Bestimmung doch die Einschränkung, dass die Befugnisse des Amtsvorstehers nur soweit reichen sollen, als durch besondere Gesetze nicht anderen Behörden eine Zuständigkeit eingeräumt ist.

In dem von dem Amtsvorsteher angezogenen Erkenntnisse des Königl. Oberverwaltungsgerichts v. 17. Sept. 1879 (Entsch. Bd. V S. 229) ist freilich die Competenz eines Amtsvorstehers zum Einschreiten gegen die Direction der Oberschles. Bahn zur Herstellung eines, von der Bahnverwaltung nach landespolizeilicher Feststellung angelegten Bahnhofszufuhrweges nicht bestritten worden. Auf die Einzelentscheidung konnte indessen gegenüber den klaren Bestimmungen im § 14 des Ges. v. 11. Juni 1874, welche in dem Oberverwaltungsgerichts-Erkenntnisse zur Begründung der Entscheidung nicht angezogen sind, kein Gewicht gelegt werden.

Im Hinblicke auf die Vorschriften des letzterwähnten Gesetzes war sodann anzunehmen, dass auch dem Kreisausschuss die Berechtigung zu einer sachlichen Entscheidung gefehlt hat bezw. dem unterzeichneten Gerichte dieselbe abgeht.

Es mussten daher unter Abänderung des Vorerkenntnisses die beiden Verfügungen des Amtsvorstehers an die Königl. Eisenbahndirection einfach ausser Kraft gesetzt werden, ohne dass es nothwendig oder gestattet war, in eine weitere sachliche Prüfung der Angelegenheit einzutreten.

Wenn die Gemeinde K. oder der Amtsvorsteher glauben, dass die Königl. Eisenbahnverwaltung zu einer Verbreiterung und

Chaussirung des von dem Wege von Küllstedt nach dem Annaroder Holze sich abzweigenden Zufuhrweges nach dem Bahnhofe zu Küllstedt verbunden sei, so muss es denselben überlassen bleiben, entsprechende Anträge an den Bezirksrath zu E. zu stellen.

Welche Zuständigkeiten vorgelegen hätten, wenn die Königl. Eisenbahndirection den gegen die Gemeinde K. gerichteten Klageantrag nicht zurückgezogen hätte, brauchte nach der Zurücknahme des Antrags nicht untersucht zu werden. Die Ueberzeugung von der Verpflichtung der Gemeinde würde freilich immer nur mit der Ueberzeugung von der Nichtverbindlichkeit der Eisenbahnverwaltung haben gewonnen werden können."

Ueber Bremsen und Bremspersonal bei Eisenbahnzügen.

Die Zahl der Bremswagen, welche bei Güterzügen nach dem Bahnpolizei-Reglement eingestellt werden muss, schwankt je nach der Neigung der Bahn zwischen dem 12. und 4. Theile der Räderpaare. Flachlandbahnen, welche sich bei der Beschaffung von Güterwagen nur nach den grössten Steigungen richten, welche auf der eigenen Bahn vorkommen, werden daher für den Verkehr anschliessender Gebirgsbahnen zu wenig Bremswagen stellen und diese Gebirgsbahnen müssen also die fehlende Zahl aus dem eigenen Wagenpark decken. Bei Eisenbahnstrecken mit Neigungen von $^1/_{60}$ bis $^1/_{40}$ entsteht eine grosse Mehrarbeit im Rangiren der Güterzüge zum Zwecke gleichmässiger Vertheilung der Bremsen und tritt vielfach die Nothwendigkeit der Einstellung leerer Bremswagen ein, welche wiederum nur zur Hälfte der Räderpaare gerechnet werden dürfen.

In einem schwerbeladenen Kohlenzuge sind leere Bremswagen am Kopfe des Zuges dem Ausheben aus dem Geleise ausgesetzt, wenn plötzlich in Curven von kleinem Radius gebremst werden muss.

Für den Durchgangsverkehr auf Vollbahnen sollte bei Neubeschaffungen eine ausreichende Zahl von Bremswagen vorgesehen werden, um die gleichmässige Vertheilung von Bremsen ohne grosse Rangirarbeiten zu erreichen und die Einstellung leerer Bremswagen thunlichst zu vermeiden.

Um ein Flachwerden der Radreifen zu verhüten, werden die Bremsen auf Flachlandbahnen vielfach so construirt, dass die Räder nicht festgestellt werden können. Da die Grenze der Wirksamkeit der Bremsen nach dieser Richtung hin schwer inne zu halten, so bereiten derartige Constructionen auf den Gebirgsstrecken die grössten Verlegenheiten, ja sogar beim Rangiren von Zügen ernste Gefahren.

Auch auf die Construction der Bremse wird nicht immer die Sorgfalt gewendet, welche den dauernden Gebrauch ganz sicher stellt. Man findet eiserne Kohlenwagen, bei denen die Bremse mit einfachen Schraubenbolzen an einem Eckeisen des Kastens aufgehängt ist. Wenn diese Schraubenbolzen sich losrütteln und herausfallen, wird die Bremse beim Andrehen ausgehoben und unwirksam.

Die Lauffähigkeit der Wagen wird auf solchen Stationen, auf denen zwei Bahnen zusammenkommen, von Wagenrevisoren geprüft. Solche Beamte fehlen vielfach auf Stationen der Abzweigung oder Kreuzung eigener Strecken der Bahnen, obwohl auf denselben viel rangirt wird und Beschädigungen der Wagen häufig vorkommen.

Wenn ein Achsschenkel nach dem Schmelzen des Lagers sich durch die gusseiserne Achsbuchse hindurchfrisst und zu Tage tritt, dann sind die Beamten, welchen die Revision der Betriebsmittel oblag, unzuverlässig oder überbürdet.

Die Diensteintheilung des Bremserpersonals wird mit Rücksicht auf eine angemessene Ausnutzung entworfen und es ist keine Seltenheit, dass ein Bremser 14 Stunden unterwegs ist. Man denke sich nun einen solchen Beamten auf offener Bremse, nicht weit von der Locomotive postirt. Bei andauerndem Regen wird sein mitunter schon mangelhafter, zum Theil abgetragener Anzug bald durchnässt; der Rauch der Locomotive schlägt ihm ins Gesicht, wenn er sich nicht passend setzt; auf Stationen mit längerem Aufenthalt hat er sich zu beeilen, sein kaltes Essen zu sich zu nehmen, denn für Herstellung eines warmen Essens in der Restauration langt seine Einnahme nicht und selten wird ihm Gelegenheit und Zeit, seine mitgenommene Zehrung warm zu machen. Man denke sich dieselbe Fahrt im Winter bei grosser Kälte und Schneetreiben und es wird der Wunsch gerechtfertigt erscheinen, Bremsen mit offenen Sitzen nicht mehr zu bauen und vorhandene offene Sitze nachträglich überbauen zu lassen. Viel trinken darf der Bremser nicht, denn sein Magen wird bei schlechter Kost leicht geschwächt und Trunkenheit im Dienst wird mit Entlassung bestraft, das heisst, er wird mit seiner Familie brodlos.

Man wendet wenig Sorgfalt auf die Dienstlocale, in welchen die Bremser und Schaffner bei Tage sich aufhalten sollen, wenn in der Fahrt eine Pause eintritt, oder in denen sie Nachts schlafen sollen. Die Locale werden oberflächlich gereinigt, Matratzen und Decken sind unsauber, die Wände des Locales werden kaum alle Jahr einmal geweisst, vielfach ist die Tagesbeleuchtung desselben unzureichend. Man riecht in dem Locale eine verdorbene, staubige Luft und Ungeziefer quält die Beamten, welche ruhen sollen.

Bei Personenzügen haben die Bremsen oft überdeckte Sitze, welche nur von einer Seite des Zuges zu besteigen sind. Da die Stationen abwechselnd rechts und links vom Geleise liegen, so muss der Schaffner etwa auf der Hälfte der Zahl der Stationen über die Buffer und Kuppelungen klettern, um seinen Dienst am Wagen zu thun, meist bei Schnellzügen bei ganz kurzem Aufenthalt. Noch schlimmer in solchem Falle ist er daran, wenn Dampfheizung angewendet wird und Messingröhren über den Kuppelungen in der Mitte die Röhren der Wagen miteinander verbinden. Dann werden nicht allein die Kuppelungen von dem abtropfenden Wasser im Frost mit Eis überzogen, sondern der Schaffner verbrennt sich in der Regel beim Ueberklettern den Pelz, der ihm mit Tragezeit übergeben und somit sein Eigenthum ist. Dieses Klettern etwa unter einem Winkel von 30 Grad auf Blechplatten, welche mit Glatteis oder Schnee belegt sind, setzt eine körperliche Gewandtheit voraus, die geübt sein will.

Möchten diese Zeilen dazu beitragen, bestehende Uebelstände zu mildern.

Gefahren der oberirdischen Leitungen in Städten.

Der bekannte Mr. Edison hat nach dem „Engineering" vom 10. November 1882 kürzlich bei Gelegenheit der Verhandlung über einen durch oberirdische elektrische Drähte in Newyork veranlassten Unfall sich allgemein über diese Anlagen dahin ausgesprochen, dass durch die stete Zunahme der Zahl der oberirdischen Leitungen mit zum Theil sehr starken Strömen auch die der Natur der Sache nach durch dieselben veranlassten Gefahren derartig gesteigert würden, dass man früher oder später dazu schreiten müsse, die oberirdischen Leitungen durch unterirdische zu ersetzen. In erster Linie stehen die Gefahren, die bei bedeutenden Bränden beim Zusammenbruch der Gebäude, durch das gleichzeitige Niederstürzen der auf den Dachfirsten befestigten fast unzähligen Drähte hervorgerufen werden. Die beim Brande beschäftigte Löschmannschaft und das unten verkehrende Publikum kann bei einem derartigen, meist aus grosser Höhe erfolgenden Sturze der Leitungen und Träger sehr leicht erheblich beschädigt werden und wird durch das Gewirr der herabgestürzten Drähte auf dem Terrain die grösste Confusion und die störendste Behinderung der Passage veranlasst.

Da ferner unter diesen Leitungen sich auch solche befinden, die zu Beleuchtungs- oder Kraftübertragungszwecken mit sehr starken elektrischen Strömen geladen sind, so kann eine Berührung dieser Leitungen bei den Trennungs- und Beseitigungsarbeiten mit den unglücklichsten Folgen für die Werkleute verknüpft sein.

Endlich darf auch die Gefährdung der Häuser durch das dichte Netz darüber gespannter Drähte bei Gewitter nicht unterschätzt werden.

Man muss, was die erstgenannten Folgen der oberirdischen Leitungen in Städten anbetrifft, nur die Schwierigkeiten kennen, welche die Beseitigung einer durch Sturm auf ein Bahngeleis geworfenen, nur mit wenig Drähten ausgestatteten Bahnleitung veranlasst, um sich einen Begriff von den Verhältnissen machen zu können, die eintreten, wenn wie in Newyork viele hundert solcher Drähte auf ein und demselben Dachfirste befestigt sind und diese mit dem zusammenbrechenden Gebäude gleichzeitig herabstürzen. —r—

Bahneröffnungen in Ungarn.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. Nach dem Fahrplan welcher uns von der Betriebsdirection der genannten, am 16. November für Personen- und Güterverkehr eröffneten Bahn zugegangen ist, hat dieselbe nachfolgende Stationen, bei welchen wir deren Entfernung von der Station Budapest-Kelenföld angeben:

Stationen	km	Stationen	km
Budapest (ferenczvárosi p. u.)	—	Hidegkut-Gyönk	119,4
Budapest-Kelenföld	—	Szakály-Högyész	129,9
Budafok megálló	5,0	Kurd-Csibrák	141,3
„ állomás	6,4	Döbrököz	149,0
Érd	18,5	Uj-Dombovár	159,3
Ercsi	33,4	Sásd	172,8
Adony-Szabolcs	48,7	Abaliget	187,2
Sárosd	62,3	Bükkösd	196,2
Sárbogárd	78,8	Szt.-Lörincz	206.0
Simontornya	97,0	Pécs	224,8
Pinczehely	109,3	Ueszög	229,7

Eine 8 km lange Zweigbahn führt von Uj-Dombovár nach Dombovár zum Anschluss an die im Betrieb der Ungarischen Staatsbahnverwaltung stehende Donau-Draubahn. Die neue Bahn verspricht ein wichtiges Glied in dem Ungarischen Eisenbahn-

netz zu werden, insofern sie eine zweite directe Verbindung zwischen Pest und Fiume herstellt.

Arad-Csanáder Eisenbahn. Nachdem am 11. d. M. die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Arad-Mezöhegyes anstandlos erfolgt war (der Oberbau mit seinen Bessemer Schienen fand besondere Anerkennung bei der Begehungscommission), wurde dieselbe am 15. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Stationen der Bahn mit Entfernung von Station Arad sind:

Stationen	km	Stationen	km
Arad	—	Tompa H.	5,2
Szt.-Tamás H.	12,5	Pereg H.	4,8
Pécska	8,1	Mezöhegyes	7,0
Batonya	13,6		

An den Haltepunkten wird nur bei Bedarf angehalten. Fürerst verkehrt in jeder Richtung nur ein gemischter Zug.

Die Eröffnungsfeier der Pinolinie.

Specialbericht.

Bellinzona, 18. Novbr. 1882.

Noch sind die grossartigen, durch die Theilnahme hervorragender Vertreter dreier Nationen verherrlichten Festlichkeiten aus Anlass der Fertigstellung der Gotthardbahn in frischester Erinnerung, und schon ruft uns ein mit jenen Vorgängen im engsten Zusammenhange stehendes Ereigniss abermals in die Gefilde Oberitaliens. Als am 23. Mai d. J. die Festzüge auf dem neuen, gleichsam mit Wunderkraft geschaffenen Schienenwege nach Mailand eilten, da blickten die Gäste über das fruchtbare Tessinthal hinüber nach dem Lago Maggiore, an dessen östlichem Ufer das letzte Verbindungsglied zwischen Italien und Deutschland der Vollendung entgegenging, dazu bestimmt, dem Europäischen Norden den Welt-Hafenplatz Genua näher zu bringen und die moderne Handelsstrasse durch das Herz des Gotthardstockes zu einer der belebtesten der Erde zu machen. Nunmehr ist auch diese Linie ausgebaut, und mit gerechtem Stolze sehen heute, am Tage der Inbetriebsetzung, die Schöpfer des Gotthardbahn-Unternehmens auf das grossartige Gesammt-Werk, das den betheiligten Völkern eine segensreiche Zukunft verspricht.

Die Bahnlinie Pino-Novara, zum Oberitalienischen Eisenbahnnetze gehörig, schliesst im Norden an die Linie Bellinzona-Cadenazzo-Pino an und schafft durch die Einmündung in die Strecke Novara-Alessandria-Genua einen ziemlich geraden und den jetzt kürzesten Schienenweg zwischen dem Mittelländischen Meere und Deutschland, Holland etc. via Gotthard. Hiermit ergiebt sich der hohe Werth der Pinolinie von selbst. Bedeutet, wie Dr. Wanner in Luzern am 16. Mai d. J. treffend schrieb, die glückliche Vollendung der Gotthardbahn den Sieg des practischen Weltzweckes, so ist die weiter geschaffene Verbindung mit Genua ein hochwichtiger Factor zur Hebung der maritimen Handelsgewalt Italiens und zur Näherbringung Deutschlands an die mittelländische Küste. Der Deutsche Handel und die Deutsche Industrie sind es, welche durch die durch die Centralalpen gelegte eiserne Ader neue Lebensfrische erhalten haben und jetzt, mit der Langensee-Linie in directen Connex mit dem Meere gesetzt, einer immer grösseren Blüthe entgegensehen dürfen. Der nordische Gewerbfleiss wird mit den Producten des südlichen Himmels noch mehr als bisher tauschen, und so die Segnungen verschiedener Völker in eine noch raschere internationale Bewegung bringen. Aber auch das Gotthardbahn-Unternehmen muss durch die neue Linie zu immer höherer Blüthe gelangen, indem schon in der allernächsten Zeit grosse Massentransporte von Genua nach Deutschland zu erwarten sind und überdies die Südstrecke Bellinzona-Chiasso erheblich entlastet wird. Bei dieser Gelegenheit sei darauf hingewiesen, dass die vielfach ausgesprochenen Befürchtungen, es möchte die Gotthardbahn wegen der fast durchweg eingeleisigen Bauausführung auf die Dauer den ihr zugetheilten Güterverkehr nicht bewältigen können, der Begründung entbehren. Die getroffenen Vorkehrungen sind nach Versicherung von fachmännischer Seite völlig ausreichend, um ohne Störungen oder Verspätungen die doppelten, ja dreifachen Gewichtsmengen zu befördern, als solche gegenwärtig den Weg durch den grossen Tunnel nehmen.

Die für heute und morgen in Aussicht genommenen Festlichkeiten zur Eröffnung der neuen Linie werden sich wohl in bescheideneren Grenzen halten, als die Gotthardfeier im Mai d. J.; indessen verspricht das Programm den Gästen aus Italien, Deutschland und der Schweiz immerhin seltene Genüsse. In Genua sind die Theilnehmer an der Feier Gäste der Stadt. Der Extrazug mit den Geladenen aus Deutschland und der Schweiz wird heute Vormittag 9½ Uhr dahin abgehen und in Luvino, woselbst ein Diner stattfindet, mit dem Italienischen Zuge vereinigt werden.

Ueber den weiteren Verlauf dieser Feste, über deren Beginn bereits berichtet wurde, liegen folgende telegraphische Mittheilungen vor:

N o v a r a, 19. November, Morgens. Der Festzug ist gestern Abend hierher zurückgekehrt. An dem Festdiner in Luvino nahmen ausser den Festgästen alle bei dem Bau der Bahn beschäftigt gewesenen Ingenieure sowie Arbeiter Theil. Der Italienische Minister Baccarini hielt eine Ansprache, in welcher er den Gästen seinen Dank ausdrückte und auf die Fortschritte Italiens hinwies, welchen es die Entwickelung seiner internationalen Beziehungen zu verdanken habe und brachte schliesslich einen Toast auf den Kaiser Wilhelm und den König Humbert aus. Von Seiten der Vertreter Deutschlands und der Schweiz wurden Toaste auf den König Humbert ausgebracht. Unter andauernden lebhaften Zurufen der Einwohner trat der Festzug die Rückfahrt nach Genua an. Der Minister Baccarini ist auf die Nachricht von der Erkrankung seiner Mutter nach der Romagna abgereist und wird bei den Festen in Genua durch den Unterstaats-Secretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten vertreten.

G e n u a, 20. November. Die Stadt veranstaltete gestern Abend im Palazzo Ducale ein Banket von 600 Gedecken, an welchem der Prinz Amadeus, die localen Behörden und sämmtliche zur Eröffnung der Eisenbahnlinie Novara-Pino geladenen Gäste theilnahmen. Der Chef der Munizipalität von Genua und die anwesenden Vertreter der Schweiz und Deutschlands brachten gegenseitig Toaste aus, welche von der Festversammlung mit grossem Beifall aufgenommen wurden.

Schliesslich bemerken wir, dass die Eröffnung der Pinolinie für den öffentlichen Verkehr vorläufig aus betriebstechnischen Gründen noch hinausgeschoben worden ist (Siehe Bekanntmachung No. 2145 S. 1172 betr. den Deutsch-Italienischen Verkehr).

Haftpflicht.

v. O. **Entschädigungspflicht der Eisenbahnen wegen eines in Folge der nicht gehörigen Unterhaltung von Brückengeländern durch scheugewordene Pferde entstandenen Schadens.** — Als ein Fuhrwerk des Klägers sich auf einer über die Ostbahn führenden Ueberfahrt befand, wurden die Pferde durch das Herannahen zweier Locomotiven von Osten her und das hierdurch erregte brausende Geräusch scheu und drängten auf das westliche Brückengeländer zu. Dies wurde wegen seiner Schwäche und mangelnder Befestigung zertrümmert und das Gespann stürzte mit dem beladenen Wagen auf den Bahnkörper hinab, wodurch der Tod eines Pferdes herbeigeführt wurde. Der Berufungsrichter hatte den Anspruch des Klägers auf Entschädigung für den Verlust des Pferdes für begründet erklärt sowohl nach § 14 wie nach § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. — Das Reichsgericht hat die dagegen eingelegte Nichtigkeitsbeschwerde zurückgewiesen aus folgenden G r ü n d e n: „Das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 findet ebenso auf die Staatsbahnen wie auf die Privatbahnen Anwendung, auch muss angenommen werden, dass § 25 desselben den Eisenbahnunternehmer jedenfalls dann zum Ersatze verpflichte, wenn der Schaden bei einer Bewegung von Transportmitteln auf der Bahn entstanden sei und derselbe mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes im Zusammenhange stehe. Von diesem Gesichtspunkt aus kann es nicht als rechtsirrthümlich angesehen werden, wenn der Berufungsrichter den § 25 a. a. O. für anwendbar auf den vorliegenden Fall erklärt hat. Nach der thatsächlichen Feststellung ist der Unfall dadurch herbeigeführt, dass die Pferde auf der Ueberfahrt über die Bahn in Folge des Herannahens zweier Locomotiven scheu geworden waren. Es hat also eine Bewegung von Transportmitteln, eine Beförderung auf der Bahn in diesem Sinne stattgefunden. Hierdurch ist der Unfall herbeigeführt. Derselbe steht aber auch insofern mit der besonderen Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes im Zusammenhange, als wegen der Schnelligkeit, mit welcher die Locomotiven heranfahren und wegen des damit verbundenen, starken und ungewöhnlichen Geräusches die Pferde vor den in unmittelbarer Nähe befindlichen Fuhrwerken sehr leicht scheu werden. — Die Nichtigkeitsbeschwerde führt noch aus, dass, wenn die Bestimmung des § 25 a. a. O. Anwendung finde, der Berufungsrichter hätte berücksichtigen müssen, dass der Schaden durch einen unabwendbaren äusseren Zufall entstanden sei, „indem der Fuhrknecht M. trotz aller Kraftanstrengung nicht im Stande gewesen, die Pferde zu bändigen. — Der Berufungsrichter hat die Frage, ob der Unfall einem unabwendbaren äusseren Zufall zuzuschreiben sei, verneint, weil der Verklagte die Möglichkeit eines solchen Unglücks hätte vorhersehen können und deswegen entweder die Ueberbrückung für die Dauer der Bewegung eines Zuges hätte schliessen oder die Brücke so fest herstellen sollen, dass sie auch dem Scheuen und Andrängen eines Pferdegespannes genügend Widerstand leistete. Der Berufungsrichter verneint also, dass hier ein unabwendbarer äusserer Zufall vorliege, weil der Verklagte dem Unfall durch geeignete Massnahmen hätte vorbeugen können. Dies ist eine thatsächliche Feststellung, welche, soweit ersichtlich auf einer irrigen Rechtsanschauung, insbesondere auf einer unrichtigen Auffassung des Begriffs des unabwendbaren äusseren Zufalles nicht beruht.“ (Erk. d. V. Civilsen. des Reichsgerichts vom 1. October 1881 in S. Fiscus (Kgl. Ostbahn) wider C. v. T. zu F.; Preuss. Just. Min.-Bl. 1882 S. 301 ff.)

No. 92. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction. Dr. jur. W. Koch, Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Kefelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. November 1882.

Die Eisenbahnfrage in Frankreich.

Die Eisenbahnpolitik der Ministerien Freycinet-Say und Duclerc-Hérisson.

Die Französischen Kammern haben bekanntlich im Jahre 1878 den Ausbau eines grossen Ergänzungsnetzes auf Staatskosten beschlossen *), ohne darüber Entscheidung zu treffen, ob der Staat oder die Eisenbahngesellschaften den Betrieb der neuen Linien erhalten sollen. Demzufolge sind dieselben nach ihrer Fertigstellung — soweit nicht der Staat selbst den Betrieb übernahm — von Fall zu Fall auf Grund von Einzelverträgen den grossen Eisenbahngesellschaften provisorisch zum Betrieb überlassen und diese Verträge von 6 zu 6 Monaten bis jetzt verlängert worden **).

Eine Umgestaltung dieses Verhältnisses bereitete sich in der ersten Hälfte des laufenden Jahres vor, indem Léon Say, Finanzminister des im Januar d. J. ernannten, Ende Juli d. J. gestürzten Ministeriums Freycinet, mit den grossen Privatbahngesellschaften in Verhandlung trat und mit der Orléansbahn auch bereits Verträge abgeschlossen hatte, wonach gegen entsprechende Zugeständnisse ***) diese Verträge noch weiter prolongirt, die grossen Gesellschaften wieder bei dem Bau des nach dem Programm Freycinet herzustellenden grossen Ergänzungsnetzes betheiligt werden und das Rückkaufsrecht des Staates den Gesellschaften gegenüber während der Dauer der Verträge ruhen sollte. Während diese Verträge noch von der Deputirtenkammer discutirt wurden (die Budgetcommission hatte dieselben angenommen, die Eisenbahncommission dagegen solche abgelehnt), fiel das Ministerium Freycinet-Say und mit demselben das in den erwähnten Verträgen enthaltene Eisenbahnprogramm.

Der jetzige Minister der öffentlichen Arbeiten Hérisson im Ministerium Duclerc-Hérisson-Tirard scheint den grossen Eisenbahngesellschaften weniger günstig gesinnt zu sein. Derselbe hat bei dem Präsidenten der Republik die Einsetzung einer besonderen Eisenbahncommission erwirkt, welche Vorschläge zur definitiven Regelung der Eisenbahnangelegenheiten machen soll

Sowohl der Inhalt des Berichts, mittelst dessen der Minister die Einsetzung dieser Commission beantragte, als auch die Zusammensetzung dieser Commission, in welcher 17 entschiedene Gegner des jetzigen Eisenbahnsystems Platz gefunden haben, desgleichen die Opposition der auf Seiten der Privatbahnen stehenden Blätter gegen diese Massregel lassen annehmen, dass deren Spitze gegen die grossen Gesellschaften gerichtet ist.

Der Erlass des Präsidenten der Republik vom 7. October cr., welcher die Einsetzung der vom Minister beantragten Commission und die Zusammensetzung derselben anordnet (abgedruckt im „Journal officiell" vom 8. October), lautet im Wesentlichen:

„Art. 1. Eine Commission von dreissig Mitgliedern wird im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingesetzt, um die Fragen betreffend die Verwaltung der Eisenbahnen zu lösen.

Art. 2. Dieselbe besteht aus Senatoren, Abgeordneten und Vertretern des Handelsstandes und der Staatsverwaltungs-Behörden. Den Vorsitz führt der Minister der öffentlichen Arbeiten."

Unter den ernannten Commissionsmitgliedern finden wir: die Senatoren Calmon, Cuvinot, Dietz-Monnin, de Freycinet, George, Albert Grévy, Varroy;

die Abgeordneten Allain-Targé, Sadi Carnot, Cavaignac, Hérault, Lebaudy, Lesguillier, Hervé Magnon, Ménard-Dorian, Peulevey, Raynal, Ribot, Rivière, Richard Waddington;

ausserdem die Herren Cendre, Ingénieur en chef des ponts et chaussées; Cochery, Director im Ministerium der Post und Telegraphie; Dufrayer, Staatsrath, Directeur de la caisse des dépôts et consignations; Gay, Director im Finanzministerium; Gosselin, Inspecteur général des ponts et chaussées; General de la Faille, Président de la commission militaire des chemins de fer; Magnin, Gouverneur der Bank von Frankreich; Molinos, Ancien président de la société des ingénieurs civils; Poirrier, Mitglied und Roy, Präsident der Pariser Handelskammer.

Der erwähnte Bericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten, ebenfalls abgedruckt im „Journal officiell" vom 8. October, spricht aus, dass die Eisenbahnfrage endlich gelöst werden müsse.

Der Ausbau der neuen Bahnen schreite immer weiter fort und die Ungewissheit über das endgültig anzunehmende Verwaltungs-System schädige in hohem Grade auch die Privatbahnen selbst. Die wirthschaftliche Entwickelung, der Ausbau des Bahnnetzes verlange durchgreifende Aenderungen; der Staat habe solche in der Hand, da er sich das Recht vorbehalten habe, die Concessionen noch vor ihrem Ablauf zurückzunehmen und, wenn nöthig, an an-

---

*) Siehe Jahrg. 1878 No. 47 S. 626 und No. 91 S. 1154 unserer Zeitung.

**) Man vergl. z. B. hinsichtlich der Uebertragung mehrerer Staatsbahnlinien an die Ostbahngesellschaft Jahrg. 1881 No. 85 S. 1213 unserer Zeitung. Siehe auch die Geschäftsberichte der übrigen grossen Eisenbahngesellschaften in No. 45 S. 619 des laufenden Jahrg.

***) Als Gegenleistung sollten sie die grossen Zinsgarantie-Zuschüsse im Betrag von ca. 600 Millionen Francs, welche sie nach ihren Concessionen erst zurückzuerstatten haben, wenn und soweit nach voller Verzinsung ihres Anlagecapitals (des 1. wie des 2. Netzes) Zinsüberschüsse vorhanden sind, schon jetzt restituiren, wodurch der Staat die nöthigen Mittel erhalten sollte, auch seinerseits mit dem Eisenbahnbau fortzufahren.

dere Gesellschaften unter besseren Bedingungen zu überlassen. Man müsse sich in die Lage versetzen, als wären die Concessionen abgelaufen.

Hieran wird der Vorschlag geknüpft, die Prüfung dieser schwierigen Fragen einer besonderen Commission von 30 Mitgliedern zu übertragen, welche unterm Vorsitz des Ministers der öffentlichen Arbeiten selbst zusammentreten und ihre Arbeiten möglichst beschleunigen könnten, da es sich nicht um eine Untersuchungs-, sondern um eine ausführende Commission handle, welcher das nöthige Material vollständig vorliege. — Sie soll die finanziellen Bedingungen feststellen, unter welchen geeigneten Falls die Zurücknahme der Concessionen zu erfolgen hat, das Bedingnissheft und die Normalverträge ausarbeiten, nach denen der Betrieb der Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Handels, der Industrie und des gesammten öffentlichen Lebens zu regeln ist. Der Minister hofft, dass ein solcher von unparteiischen sachverständigen Männern nach reiflichster Erwägung ausgearbeiteter Entwurf auch die Zustimmung der grossen Gesellschaften finden werde, deren berechtigte Privatinteressen nicht ausser Acht gelassen werden sollen. —

Ob das dermalige Ministerium seinen Angriff auf das in Frankreich bis jetzt herrschende Eisenbahnsystem durchführen wird, erscheint sehr zweifelhaft, um so mehr als in demselben zwischen den Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen selbst Zwiespalt über die Eisenbahnfragen herrscht.*) Dazu kommt, dass Léon Say, welcher noch bis vor wenigen Monaten Finanzminister war, ein Mann, dessen Sachkenntniss und Erfahrung man nicht bestreiten kann, im „Journal des économistes" einen sehr scharfen Angriff gegen die Eisenbahnpolitik der jetzigen Minister richtet und dabei ziffermässig einen vollständigen Misserfolg des Staatsbahnsystems sowohl was Bau, als was Betrieb anlangt nachweist — in Zahlen und Thatsachen, welche bis jetzt noch Niemand in Abrede gestellt hat. Er äussert sich hinsichtlich des Betriebs der Französischen Staatsbahnen unter Anderem wie folgt:

„In 4 Jahren hat sich der Reinertrag der Eisenbahnen, welche das sogenannte alte Staatsbahnnetz bilden, um mehr als 20 pCt. verringert. Das Verhältniss der Ausgabe zu den Einnahmen steigt von Jahr zu Jahr; von 78,76 pCt. im Jahre 1878 hat es sich im Jahre 1881 auf 84,63 pCt. erhöht. In 3 Jahren hat das Deficit 40 000 000 Frcs. betragen. Die Steuerpflichtigen haben die Kosten dieses Experimentes bezahlt, indem sie aus ihrer Tasche 40 000 000 Frcs. entrichteten, und sie setzten sich der Gefahr aus, alle Jahre stets wachsende Summen zu bezahlen, um die Verluste zu decken."

Vom Betriebe der Eisenbahnen zum Bau derselben übergehend, bemerkt Léon Say:

„Wie bezüglich des Betriebes wäre es leicht, hinsichtlich des Modus der Erbauung der Staatsbahnen eine tadelnde Kritik anzustellen. Man hat im ganzen Lande Werkstätten errichtet; man hat alles zugleich in Angriff genommen und nirgends etwas vollendet. Von dem gesammten grossen Plane der öffentlichen Arbeiten, die durch die Kammer votirt worden sind, sind nicht 100 km vollendet, und anstatt 120 000 oder 150 000 Frcs. vorausgesehene Ausgaben, giebt man für den Kilometer 240 000 Frcs. aus."

Léon Say verlangt schliesslich im Namen der Finanzinteressen Frankreichs, dass man das Staatsbahnnetz zum Verkaufe stelle, schlägt also im Wesentlichen einen vollkommenen Rückzug des Staats aus dem Staatseisenbahn-Bau und Betrieb vor, um die Hauptquelle der jetzigen Finanzklemme zu verstopfen. Welche Eisenbahnpolitik in Frankreich schliesslich siegen wird — lässt sich nicht irgend voraussehen.

Derselben Ansicht ist Dr. A. v. d. Leyen, welcher sich in Heft 5 und 6 des Jahrgangs 1882 des von demselben redigirten „Archivs für Eisenbahnwesen" ausführlich über die verschiedenen Phasen der Eisenbahnfrage in Frankreich seit December 1881 verbreitet. Derselbe sagt u. A.: „Die Eisenbahnfrage hat sich in Frankreich mehr und mehr zu einem förmlichen Kriege zwischen der Staatsgewalt und den Privatbahnen herausgebildet. Der Kampf wogt hin und her, bald als Belagerungskrieg, bald in offener Feldschlacht, und der Sieg neigt sich einmal der einen, dann wieder der anderen Partei zu. Ein Ende dieses Krieges, welcher nunmehr über fünf Jahre gedauert hat, ist noch nicht abzusehen. Vor einigen Wochen glaubten die Privatbahnen mit Hülfe des Finanzministers Léon Say den Sieg errungen und den Staat zu Boden geworfen zu haben. Gegen alle Erwartung wurde aber dieser Angriff, der besser vorbereitet und geschickter ausgeführt war, als alle früheren, abgeschlagen und unter den Trümmern des am 29. Juli d. J. gestürzten Cabinets Freycinet-Say sind die hochgespannten, kühnen Hoffnungen der Privatbahnen mitbegraben." Die neueste Phase, wonach das Blatt sich wieder zu wenden scheint, konnte Dr. v. d. Leyen noch nicht bekannt sein und deshalb auch von demselben noch nicht berücksichtigt werden.

*) Die Erklärungen, welche der Bautenminister Hérisson gelegentlich seiner Differenz mit dem Finanzminister der Budgetcommission gegeben hat, enthalten interessante Details über den augenblicklichen Stand der Eisenbahnbauten in Frankreich. Das „Programm der grossen Bauten", welches Herr Freycinet s. Z. den Kammern unterbreitet hatte, umfasste den Bau von 22 000 Kilometer neuer Eisenbahnen, von denen 15 000 als dringlich bezeichnet worden sind. Augenblicklich sind 114 kurze und längere Strecken in Bau begriffen, welche eine Gesammtlänge von 5 594 km ausmachen. Es befinden sich darunter 606 km „strategische Linien". Wenn sich die Regierung nun darauf beschränkte, im Jahre 1883 nur die begonnenen Linien weiter zu bauen, so würden dazu 583 Millionen nothwendig sein. Diese Summe vertheilt sich, wie folgt: Vervollständigung der bereits im Betriebe befindlichen Staatsbahnen 5 300 000, strategische Linien 2 200 000, begonnene Linien 480 000 000, verschiedene Ausgaben 30 000 000 Frcs. Das Project des ausserordentlichen Budgets für 1883 enthält aber auf 488 Millionen für ausserordentliche Ausgaben nur 289 Millionen 600 000 Frcs. für Eisenbahn[illegible]en, d. h. nur die Hälfte der Summe, die nöthig wäre, um [illegible]onnenen Bauten fortzusetzen. Die Regierung wird also [illegible] Beendigung der begonnenen Bauten langsamer vorgehen [illegible]e neuen Bauten unterlassen müssen.

Aus den Motivenberichten und den Verhandlungen des Ungarischen Reichstages über den Vertrag der Ungarischen Regierung mit der Oesterreichischen Staatsbahn.

I. Weiteres aus dem Motivenbericht.

Zum Schlusse des Motivenberichtes zum Staatsbahn-Vertrage findet sich ein Auszug der zwischen der Ungarischen und der Oesterreichischen Staatsbahn bezüglich der Verkehrstheilung getroffenen principiellen Vereinbarungen. Rücksichtlich dieser letzteren erfahren wir nun die folgenden sehr bemerkenswerthen Details. Die in Rede stehenden Vereinbarungen zerfallen in zwei Theile, deren erster die Zeit vom 1. Januar 1883, als dem Tage des Inslebentretens des Staatsbahnvertrages, bis zu dem Ausbau der Pest-Uj-Szönyer Linie, respective bis zur Uebernahme der Strecke Uj-Szöny-Bruck a. d. Leitha durch die Ungarische Staatsverwaltung umfasst, während der zweite Theil die Periode von diesem Zeitpunkte an bis Ende des Jahres 1895 als den Beginn des Termins der facultativen Einlösung der Ungarischen Linie der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft umfasst. Der erste Theil regelt sodann die Leitung des Verkehrs zwischen den unterhalb resp. östlich von Pest gelegenen Stationen der Oesterreichischen und Ungarischen Staatsbahn mit Ofen-Pest, Wien, den westlichen resp. nördlich von Wien gelegenen Oesterreichischen und Deutschen Stationen und vice versa nach dem Principe, dass bis Ofen-Pest jede der beiden contrahirenden Bahnen auf ihre eigenen Linien leitet und dass ab den Gemeinschafts- resp. Concurrenzstationen Szegedin und Temesvar Theilung zu gleichen Theilen bis Pest eintritt. Doch ist den Aufgebern das Recht gewahrt, einen beliebigen Bahnhof in Pest vorzuschreiben und wird, im Falle der Oesterreichische Staatsbahn vorgeschrieben erscheint, soweit dies die geographische Lage der Aufgabestation zulässt, der Verkehr via Czegled geleitet, in welchem Falle die Oesterreichische Staatsbahn für den Transport auf ihrer Strecke Czegled-Pest von der Ungarischen Staatsbahn eine bestimmte Entschädigung erhält. Ebenso wird der Verkehr von Westen nach Osten je nach der geographischen Lage der Bestimmungsstation via Czegled event. via Steinbruch geleitet. Die gegenwärtig über Rutka instradirenden Verkehrsquoten werden, soweit dies durchführbar ist, schon vom 1. Januar 1883 an über Marchegg geleitet werden, wobei die Ungarische Staatsbahn für den Distanzverlust gegenüber der Rutkaer Route entsprechend entschädigt wird. Bei welchen Verkehren die Substituirung der Rutkaer Route durch jene via Marchegg platzzugreifen haben wird, wird durch eine Commission unter Berücksichtigung der Tarif- und Distanzverhältnisse detaillirt auszuführen sein. Insofern die neue Verkehrstheilung sich auf die Leitung des Verkehrs über die neu zu eröffnende Pest-Semliner Bahn bezieht, so werden die diesbezüglichen neuen Instradirungen schon am Tage der Eröffnung der Pest-Theresiopeler Theilstrecke dieser Bahn folgen, insofern diese Eröffnung schon vor dem 1. Januar 1883 erfolgen sollte. Der zweite Theil der Vereinbarung bestimmt sodann, dass vom Tage der Eröffnung der Pest-Uj-Szönyer Linie und der Uebernahme der Strecke Uj-Szöny-Bruck a. d. Leitha bezüglich des Verkehres zwischen Pest und den Hinterstationen der Ungarischen und Oesterreichischen Staatsbahn dieselben Bestimmungen in Kraft bleiben, wie während des Provisoriums; bezüglich des Verkehres ab Pest nach Wien und darüber hinaus tritt jedoch sodann bezüglich der Gemeinschaftsstationen Pest, Szegedin und Temesvar Theilung zur Hälfte zwischen der Brucker und Marchegger Route ein. Der Verkehr von den Stationen der Ungarischen Staatsbahnen nach dem Westen — excl. den genannten Gemeinschaftsstationen — wird ausschliesslich via Bruck und der Verkehr der Oesterreichischen Staatsbahnstationen in beiden Richtungen ausschliesslich via Marchegg instradirt. Der Verkehr von Wien und den übrigen Oesterreichischen Staationen nach Stationen der Ungarischen Staatsbahn, also der Verkehr von Westen nach Osten, wird zu gleichen Theilen via Marchegg und via Bruck getheilt. Der Verkehr zwischen Wien loco und transit mit Bukarest und Rumänischen Stationen hinter Bukarest wird ab Pest zu gleichen Theilen zwischen der Predealer und der Verciorovaer Route getheilt; in-

soweit der Verkehr mit Rumänien sich heute ausschliesslich via Verciorova bewegt, wird fernerhin ab Temesvar halbe Theilung zwischen den Routen via Arad-Bruck a. d. Leitha und via Kecskemet-Marchegg eintreten. Am Schlusse dieser Instradirungs-Vereinbarungen finden sich dann noch einige Bestimmungen allgemeiner Natur, deren wichtigste und für die neue Situation bezeichnendste folgendermassen lautet: „Nachdem die vorstehend skizzirten Cartell-Vereinbarungen der Ausfluss des Grundsatzes sind, dass die Interessen der beiden Paciscenten soweit als nur immer thunlich in Einklang gebracht werden, das Cartell sonach als ein Tarifbündniss anzusehen ist, wird noch bemerkt, dass jeder der beiden Contrahenten bei Ausführung des Cartells bestrebt sein wird, dem andern Contrahenten alle Verkehre, bei denen beiderseitige Bahnstrecken benutzt werden können, überall da vorzugsweise zuzuführen, wo dies unter Wahrung der eigenen Interessen thunlich erscheint, und werden daher die beiden Bahnen tarifarische Massnahmen womöglich in erster Reihe mit einander vereinbaren.“ Behufs Beitrittes der übrigen interessirten Oesterreichisch-Ungarischen und ausländischen Bahnverwaltungen zu dem vorstehenden Cartellirungs-Entwurf und Ausarbeitung der nöthigen Details finden bekanntlich schon seit einiger Zeit Verhandlungen statt, deren Resultat übrigens nach der Natur der Sachlage die vorliegenden Vereinbarungen nur in geringem Grade modificiren werden.

II. Aus dem Motivenbericht, betreffend die Eisenbahn Ofen-Szöny.

Nunmehr liegt auch der Motivenbericht vor, mit dem die Regierung den Gesetzentwurf über den Ausbau der Eisenbahn Ofen-Szöny begleitete. (Der Gesetzentwurf ist vom Communicationsausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses angenommen worden. Anm. d. Red.) Dem Actenstücke ist Folgendes zu entnehmen: Durch den Artikel 3 des Staatsbahnvertrages wurde die Regierung in die Lage versetzt, die zweite Verbindung der Ungarischen Hauptstadt mit dem Westen, beziehungsweise mit Wien durch den Ausbau der Linie Ofen-Szöny vorschlagen zu können. Der letztere wird von der öffentlichen Meinung des Landes schon seit Jahren gefordert, und die Regierung säumte daher nicht, die Anfertigung der Baupläne anzuordnen, sobald der Vertrag mit der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft abgeschlossen war; aus demselben Grunde erbittet die Regierung schon jetzt die Ermächtigung zur Ertheilung der Concession, obgleich die Detailpläne und Kostenvoranschläge noch nicht ausgearbeitet wurden, damit sofort nach Fertigstellung derselben mit den Arbeiten begonnen werden könne. Die Linie wird nicht längs des Donauufers mit Berührung Grans, sondern über Bicske und Totis geführt. Bei einer so wichtigen Exportlinie sei die möglichste Kürze der Linie, sowie deren geringe Steigung von grösster Wichtigkeit; diese beiden Momente, desgleichen die strategischen Rücksichten, die eine Verbindung der grössten Landesfestung mit der Hauptstadt geboten, sprachen in diesem Falle für die Trace über Bicske und Totis. Das von der Bahn durchzogene, von der Donau entferntere Gebiet wäre sonst um jede Aussicht betrogen worden, jemals in das Eisenbahnnetz des Landes einbezogen zu werden, während der Landstrich längs der Donau durch die Schifffahrt ohnedies eine regelmässige Communication besitzt. Die Baulänge der Linie Ofen-Szöny dürfte 88 km betragen, die Baukosten auf etwa 8 Millionen Gulden sich belaufen. Für die Bedeckung der Baukosten soll der für die Waagthalbahn zu erlangende Tauschwerth verwendet werden, und die Regierung hegt die Absicht, von dem ihr vertragsmässig zustehenden Rechte Gebrauch zu machen und sowohl die Linie Szöny-Landesgrenze erst nach dem Ausbaue der Linie Ofen-Szöny zu übernehmen, während die Waagthalbahn sofort von der Oesterreichischen Staatsbahn übernommen und der dafür entfallende Tauschwerth unverzüglich erlegt wird. Die Regierung ist derzeit noch ausser Stande, die Höhe des Tauschwerthes ziffermässig anzugeben, nachdem die Delegirung der Sachverständigencommission erst in Aussicht genommen ist, zur Orientirung jedoch wird mitgetheilt, dass die Waagthalbahn seinerzeit um 6 988 000 fl. von der aufgelösten Gesellschaft erworben wurde. Jedenfalls werde der Tauschwerth hinreichen, um die Kosten des laufenden und nächsten Jahres zu bestreiten. Die Regierung wird Alles daransetzen, um die in der Vorlage vorgesehenen Mittheilungen rechtzeitig an das Parlament gelangen zu lassen. Es wird bemerkt, dass die wirkliche Entfernung der Hauptstadt von Wien in der Richtung nach Marchegg 278 km beträgt, während die in Aussicht genommene Bahn in einer um 33 km kürzeren Linie nach Wien führt. Die Regierung hofft, dass sich alsbald ein sehr reger Verkehr auf dieser Strecke entwickeln und die Legung des zweiten Geleises nach kurzer Zeit eine Nothwendigkeit sein werde.

III. Der Staatsbahnvertrag im Ungarischen Abgeordnetenhause.

Der Communicationsausschuss des Ungarischen Abgeordnetenhauses hat, wie bereits bemerkt, die von der Regierung eingebrachten Gesetzentwürfe über den mit der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag unverändert angenommen. Was die Verhandlungen des Communications-Ausschuss betrifft, so beschränken wir uns auf folgende Mittheilung: Pazmandy fragt, ob der Minister versprechen könne, dass, wenn die von den Tagesblättern gebrachte Nachricht über den Verkauf der Ungarischen Hüttenwerke der Oesterreichischen Staatsbahn an eine andere Gesellschaft sich bewahrheitet, die Regierung auch die neue Gesellschaft dazu verhalten könne, in Pest eine Direction zu errichten. Minister Baron Kemeny bemerkt, dass seines Wissens die betreffenden Kreise grossen Werth darauf legen, dass die genannten Hüttenwerke in ihrem Besitze verbleiben; von einer Veräusserung sei keine Rede. Wenn sich die Gerüchte trotzdem bewahrheiteten, so würden mit der neuen Gesellschaft neuerliche Verhandlungen gepflogen werden müssen. Graf Dessewffy stimmt der Anfrage Pazmandy's zu. Minister Baron Kemeny bemerkt hierauf, die erwähnten Besitzungen seien Privateigenthum der Gesellschaft, bezüglich welcher derselben das Verfügungsrecht nicht beschränkt werden könne. Auf die Bemerkung Ivanka's, dass die Vertragsbedingungen auch für den Rechtsnachfolger der Gesellschaft von bindender Kraft sind, erwidert Finanzminister Graf Szapary, dass die Gesellschaft den Verkauf an eine einzelne Person oder an eine Gesellschaft bewerkstelligen könne, deren Constituirung durch das Handelsgesetz geregelt ist. Hierauf wurden die Abschnitte 1, 2, 3 und 4 des Vertrages unverändert angenommen. Bei Abschnitt 5 beantragt Pazmandy statt des Ausdruckes „principielle Concession“ den Ausdruck „Vorconcession“ zu setzen, was der Minister bekämpft. Die Abschnitte 5 und 6 werden sodann unverändert angenommen. Bei Abschnitt 7 fragt Dessewffy, wie die Regierung die Feststellung des Tarifs, insbesondere im Rumänischen Verkehre, zu Stande zu bringen gedenke. Generaldirector Tolnay erklärt, im Falle des Baues neuer Zweiglinien sei die Concurrenz mittelst Tarifermässigungen ausgeschlossen. Bezüglich des Rumänischen Verkehres sei im Capitel VIII, Punkt c) vorgesorgt, indem die Möglichkeit ausgeschlossen ist, dass der Rumänische Transitoverkehr wohlfeiler als der Transport Ungarischer Producte sei. Capitel VIII bis XII, sowie auch die Concessionsurkunde wurden hierauf unverändert angenommen. Ebenso wurde der Gesetzentwurf über den Ausbau der Pest-Szönyer Bahn unverändert angenommen mit dem Vorbehalte, dass im Bericht zu erwähnen sei, die Regierung habe versprochen, die Frage der Dorogher Zweiglinie ihrer Aufmerksamkeit zu würdigen.

Aus dem Deutschen Reich.

Aenderungen in der Betriebsorganisation der Preussischen Staatsbahnen nach Inhalt des Eisenbahnetats.

Nach dem Etat der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung werden mit dem 1. April 1883 die beiden bei Uebernahme der Berlin-Görlitzer und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn eingesetzten Königlichen Directionen wieder aufgehoben. Die der ersteren Direction unterstellten Strecken sind der Königlichen Eisenbahndirection Berlin zugewiesen, welcher auch schon die Märkisch-Posener und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahnen zugetheilt sind. Diese giebt dagegen die Verwaltung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn (Betriebsamt Halle) an die neugebildete Königliche Eisenbahndirection Erfurt ab, welcher ausser dem die ganzen Thüringischen Strecken zuzüglich der Strecke Gerstungen-Guntershausen, unter Mitbenutzung der anschliessenden zum Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover gehörenden Strecke Guntershausen-Cassel und die ganzen Berlin-Anhaltischen Strecken, einschliesslich der Oberlausitzer Eisenbahn, überwiesen werden. Die Strecke Charlottenburg-Dreilinden geht von der Eisenbahndirection Frankfurt auf die zu Berlin über und wird mit der Stadtbahn vereinigt.

Bei den westlichen Bahnen wird an der jetzigen Bezirkseintheilung im Uebrigen nichts geändert; die Königliche Eisenbahndirection Elberfeld giebt nur — ausser der vorerwähnten Strecke Gerstungen-Guntershausen ab: an die Direction Köln (linksrheinisch) die gegenwärtig den Betriebsamtsbezirk Aachen bildenden linksrheinischen Strecken und erhält dafür von der Direction Köln (rechtsrheinisch) die Strecken Düsseldorf-Schwelm-Hoerde-Dortmund und Siegen-Betzdorf.

Die Berlin-Görlitzer Strecken werden an die schon bestehenden Betriebsämter Cottbus und Görlitz vertheilt; für den Bromberger Bezirk wird ein neues Betriebsamt in Allenstein zum 1. October 1883 gebildet mit Rücksicht auf in grösserem Umfange bevorstehende Betriebseröffnungen in den betreffenden Bezirken. Die Direction Erfurt erhält 5 Betriebsämter mit dem Sitz in Berlin, Dessau, Weissenfels, Erfurt und Cassel. (Die dem Etat beigegebenen Tabellen der Bezirke der Directionen und der Betriebsämter werden wir demnächst mittheilen. Die Red.)

Die Stellung der Beamten der neu erworbenen Bahnen nach dem Etat.

Bezüglich der Beamten der neu erworbenen Bahnen bemerkt der Etat, dass auf eine Gleichstellung dieser mit den in gleichen Stellungen functionirenden Staatseisenbahn-Beamten [illegible]

dacht genommen sei. Demgemäss sind in der Unterstellung, dass die anderweite Regelung der Anstellungs-Verhältnisse zum 1. April 1883 erfolgen kann, etatsmässige Stellen vorgesehen mit der Beschränkung | edoch, dass in keinem Falle der unbedingt erforderliche, nach den Grundsätzen für die Bemessung des etatsmässigen Beamtenpersonals erforderliche Bedarf überschritten wird und dass solche Gesellschaftsbeamte, für welche sich mit der Verleihung einer etatsmässigen Stelle eine unverhältnissmässig hohe Einkommensverbesserung ergeben würde, für das Etatsjahr 1883/84 von der etatsmässigen Anstellung noch ausgeschlossen bleiben. Sofern die Vorbereitungen, welche zur Uebernahme der für eine etatsmässige Stelle bestimmten Beamten in den unmittelbaren Staatsdienst erforderlich sind, bis zum 1. April 1883 nicht zum Abschluss gebracht sein sollten, wird in den veranschlagten Stellen eine entsprechende Anzahl von Gesellschaftsbeamten unter Verrechnung ihrer Gehälter auf die unter den bezüglichen Besoldungstiteln vorgesehenen Beträge ausseretatsmässig beschäftigt werden, während die Uebertragung der Stellen erst mit dem Zeitpunkt der Uebernahme der Beamten in den Staatsdienst erfolgen soll. Bei der Veranschlagung der Ausgabesumme für die hiernach in den Etat eingestellten etatsmässigen Stellen ist davon ausgegangen, dass die Summe der Durchschnittsgehälter der gleichstehenden Kategorie der Staatseisenbahn-Beamten im Allgemeinen die Maximalgrenze zu bilden und die Aufbesserung der Gehälter der zu übernehmenden Beamten bis zur Höhe der Normalbesoldungen der Staatseisenbahn-Beamten gleicher Kategorie allmälig zu erfolgen hat.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Auf Grund des § 7 des Vertrages vom 24. December 1879, betreffend den Uebergang des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat, haben der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanz-Minister beschlossen, das Eigenthum der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mit allen an dem Unternehmen haftenden Rechten und Pflichten zum 2. Januar 1883 für den Staat zu erwerben und die Auflösung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft herbeizuführen.

Die Auflösung der Gesellschaft zum 2. Januar 1883 ist in das Handelsregister eingetragen. Hierbei wird unter Bezugnahme auf die Bekanntmachungen vom 29. November 1880 und 15. December 1881 bemerkt, dass die Frist für den Umtausch der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Stamm-Actien in Staatsschuld-Verschreibungen mit dem 1. Januar 1883 abläuft und dass eine Verlängerung der Umtauschfrist **nicht weiter** stattfinden wird.

Die Inhaber der genannten Actien, welche für dieselben Staatsschuld-Verschreibungen annehmen wollen, werden daher von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg nochmals aufgefordert, ihre Actien zu diesem Zweck bis zum 1. Januar 1883 bei der Königlichen Eisenbahn-Haupt-Casse in Magdeburg oder in Berlin einzureichen.

Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft.

Bei der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft sind in der letzten Aufsichtsrath-Sitzung zum Vorsitzenden der Director der Deutschen Bank Dr. Siemens, zum zweiten Vorsitzenden der Regierungsrath a. D. Drelow gewählt.

Nach Zeitungsnachrichten soll von einer Anzahl von Besitzern von Berlin-Dresdener Stamm- und Prioritäts-Stamm-Actien eine Petition an das Abgeordnetenhaus beabsichtigt werden, worin dasselbe dringend ersucht wird, dafür zu sorgen, die Einnahmen aus dem Verkehr der Bahn wieder zu heben. Im Aufsichtsrath soll ein die gleiche Forderung enthaltender Antrag an den Minister bereits vorbereitet gewesen sein, die Königliche Direction hat aber in der erwähnten Sitzung, wie die „National Zeitung“ schreibt, in Aussicht stellen können, dass bald eine günstigere Verkehrsleitung eintreten werde. Ausserdem wird gehofft, dass das Bahnhofsterrain, welches nach Verlegung der Abfertigung des Personen- und Güterverkehrs auf den Berlin-Anhaltischen Bahnhof frei wird, zum Besten der Gesellschaft günstig verwerthet werden kann. Unter diesen Umständen ist der erwähnte Antrag im Aufsichtsrathe nicht eingebracht und unterbleibt auch wohl vorläufig die Petition an das Abgeordnetenhaus. Von den Stammactien kann übrigens nur ein sehr kleiner Theil in den Händen von Privatbesitzern sein, da der bei Weitem grösste Theil derselben bei Gründung der Bahn von der vormaligen Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft übernommen und schwerlich in Verkehr gekommen ist.

Eisenbahnprojecte und Concessionen.

Nach dem „Staatsanzeiger“ ist einem im Kreise Neuhaldensleben zusammengetretenen Comité zu Händen des Landraths von Alvensleben dort die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Eisleben nach Alvensleben und Neuhaldensleben ertheilt.

Die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln [illegible]t der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Euskirchen nach Münstereifel beauftragt worden.

Oberschlesische Eisenbahn. Der „Reichs-Anzeiger“ enthält die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Oppeln nach Neisse mit Abzweigung von Schiedlow nach Leipe durch die Oberschlesische Eisenbahn.

Diese Concession ist für die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft nur verbindlich, wenn das dauernd oder vorübergehend erforderliche Terrain, sowie die auf der projectirten Trace bereits vorhandenen Erdarbeiten von den Kreisen und sonstigen Interessenten unentgeltlich hergegeben werden.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss binnen drei Jahren nach Eintragung der hiermit genehmigten Erweiterung des Gesellschaftsunternehmens in das Handelsregister und Erfüllung der vorstehend zu I. erwähnten Bedingungen erfolgen.

Sollte die Fertigstellung derselben innerhalb dieser Baufrist besonderer Umstände halber sich nicht erreichen lassen, so ist der Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, die Baufrist nach Ermessen entsprechend zu verlängern.

Conferenz der Kgl. Direction zu Breslau mit den Delegirten der wirthschaftlichen Corporationen.

Unter Vorsitz des Herrn Ober-Regierungs-Raths Göring fand in Breslau am 18. November die periodische Conferenz der Direction der Oberschlesischen Eisenbahn mit den Delegirten der wirthschaftlichen Corporationen statt. Nach Erledigung mehrerer Fahrplanangelegenheiten von meist localer Bedeutung und des Antrages, betr. Ausgabe von Rundreisebillets ab Bromberg und Thorn, genehmigte die Kgl. Direction, dass ihr bekannte Empfänger schon vor 8 Uhr Vormittags berechtigt sein sollen, die empfangenen Wagenladungen zu entladen. Die Bromberger Handelskammer hatte unter Hinweis auf den notorischen Wagenmangel, welcher sich insbesondere in den industriellen Bezirken der Bromberger Gegend fühlbar gemacht habe, eine dem Bedürfnisse entsprechende Vermehrung des Wagenparks beantragt. Der Vertreter der Antragstellerin, Handelskammersecretär Hirschberg, reproducirt die verschiedenen Klagen der einzelnen Industriezweige und giebt dann eine vergleichende Uebersicht des Verkehrs der Oberschlesischen Bahn und des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg pro 1880 resp. pro 1880/81. Nach derselben hatte der Wagenpark der letzteren 12 456, der ersteren 11 788 Güterwagen, indess betrug das Verkehrsquantum der letzteren 8,7 Millionen Tons gegen nur 2,8 Millionen Tons auf den Strecken der Bromberger Direction. Der Vertreter der Kgl. Direction will diese statistischen Angaben nicht als Massstab für das Bedürfniss anerkennen, denn hier seien bedeckte und offene Wagen zusammen combinirt, letztere seien überwiegend für den Hauptverkehr der Oberschlesischen Bahn verwendbar, während die Ostbahn für die mehrwerthigen Güter hauptsächlich bedeckte Wagen gebrauche, und diese ständen ihr nach der Vereinbarung der östlichen Gruppe der Bahnverwaltung immer zur Verfügung. Sie habe 40 pCt. ihres Bedarfes auch von den Cartellbahnen entlehnt und von diesem Quantum 70 pCt. wiederum ganz besonders Inowrazlaw überwiesen, welches insofern ungünstig liege, weil es Endpunkt der Oststrecken sei und der Versand nach dieser Station ausser allem Verhältniss zu dem Export derselben stehe. Eine Rückbeförderung der Wagen mit Gütern dorthin finde äusserst selten statt. Die Behauptung der Direction, dass kein Mangel an Kohlenwagen stattgefunden habe, bekämpft Herr Dr. Meyer mit statistischem Material, welches einen sogar empfindlichen Waggonmangel auf den Kohlengruben nachweise. Auf den Hinweis über die Unzuverlässigkeit der amtlichen Angaben über die tägliche Wagengestellung in den Kohlenrevieren erklärt sich die Direction zur Annahme einer den factischen Verhältnissen entsprechenden Formularänderung bereit und genehmigt die Verbesserungen der Geleiseanlagen und Ladevorrichtungen in Pöpelwitz. Sie lehnt dagegen den Antrag, die Anerkenntnisse für die Frachtcredite wegen ihrer Stempelpflichtigkeit fallen zu lassen, ab, weil diese Anerkenntnisse als Zahlungsmittel an die Casse und für die Buchung existiren und eine technische Erleichterung der Controle bieten. Eine längere Discussion veranlasst die Frage, ob für Zuckerexporte die Erstellung eines ermässigten Ausnahmetarifs nach Hamburg angezeigt erscheine und zwar sowohl für Schlesische als Posensche Fabriken. Die Versammlung erklärt sich einstimmig sowohl für die billigeren Ausnahmetarife nach Hamburg, wie für entsprechende Frachtreductionen nach Swinemünde. Nach einem längeren Exposé des Handelskammer-Secretärs Ehlers (Posen) über den Antrag, die Getreidetarife im Localverkehre der Oberschlesischen Bahn analog den Ausnahmetarifen der Ostbahn umzugestalten, erklärt die Direction, dass ein Bedürfniss für diese Aenderung nicht nachgewiesen sei und empfiehlt bis zu einem solchen Nachweise die von der Versammlung genehmigte Vertagung. Dem Antrage der Bromberger Handelskammer auf schnellere Rückbeförderung (möglichst als Eilgut) gebrauchter leerer Getreidesäcke nach den Aufgabeorten der Waarensendungen verspricht die Kgl. Direction ihre möglichste Unterstützung. — Der Antrag auf Verlängerung des Kohlentarifs

nach Stettin transito und des Tarifs für überseeische Erze von Stettin nach Oberschlesien wird seitens der Direction Befürwortung finden; ebenso verhält sich die Direction durchaus nicht ablehnend gegenüber dem Antrag auf dreijährige Verlängerung der Kohlentarife nach Ost- und Westpreussen. Für verschiedene Eisenartikel bestehen in den Frachten zu Ungunsten der an der Oberschlesischen Bahn gelegenen Werke nicht geringe Differenzen gegenüber den Concurrenzwerken an der Schweidnitz-Freiburger, Rechten-Oderuferbahn etc. und bittet die Direction zur Abbestellung dieser Frachtdisparitäten genau die Relationen zu bezeichnen, für welche Abhilfe erforderlich ist. Während der Antrag auf Frachtenermässigung für Walzeisen und Stahl zur Beseitigung der Rheinisch-Westfälischen Concurrenz nach den Ostseeplätzen Stettin, Danzig, Elbing und Königsberg ohne Widerspruch bezüglich des Transitverkehrs genehmigt wird, protestirt der Vertreter der Bromberger Handelskammer gegen die gleiche Begünstigung des Locoverkehrs, da dadurch der Binnenhandel geschädigt, und für die mit diesem concurirenden Seestädte auf Kosten der ohnehin schon benachtheiligten Binnenstädte ein förmliches Monopol auch für den kleineren Zwischenhandel geschaffen wird. Dem Wunsche der Direction entsprechend, werden folgende Artikel angegeben, für welche die Frachtermässigung gewünscht wird: Gusseiserne Röhren, Stab-, Façoneisen, Schiffsbleche, Kesselbleche etc. — Ferner werden Frachtermässigungen gewünscht für den Bezug ausländischen Eisenerzes, welches in immer grösseren Quantitäten eingeführt werden müsse, da von Jahr zu Jahr die Stahlproduction, auf welche nunmehr auch Schlesien wesentlich angewiesen sei, zunehme und die Beschaffung geeigneten Rohmaterials immer grössere Schwierigkeiten bereite. Schliesslich wird ein Antrag des Herrn Oeconomieraths Lüderssen dahingehend, dass der Bezug von Mais, welcher in Folge der schlechten Kartoffelernte für den Brennereibetrieb in der Provinz Posen und Schlesien nothwendig sei, in umfangreicher Weise durch billigere Tarife aus Rumänien, ermöglicht werde, einstimmig genehmigt und die Kgl. Direction verspricht ihre thunlichste Unterstützung zur Abhilfe dieses Uebelstandes.

Die Vorlesungen über Eisenbahnwesen
nehmen einen erfreulichen Verlauf. Wir erhalten hinsichtlich derselben folgende beachtenswerthe Zuschrift: Liesse es sich nicht ermöglichen, dieselben den Beamten anderer Orte zugängig zu machen, vielleicht durch Drucklegung oder Wiederholung der Vorträge in Verkehrscentren wie Frankfurt a/M., Hannover u. w.?

.......g.

Wir möchten diesen Wunsch zur geneigten Erwägung stellen.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Baurath Rupertus ist zum Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Königsberg und der Regierungsassessor Dr. jur. Schubart zum Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Direction in Berlin ernannt worden.

Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector König in Crefeld ist nach Frankfurt a. M. versetzt und demselben die Stelle des Vorstehers des bautechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirection daselbst übertragen worden.

Eisenbahn in den Harz.

— st. — Aus einem Vortrag des Herzogl. Braunschweigischen Bahndirectors A. Schneider, welchen derselbe am 31. October l. J. im Architecten- und Ingenieurverein für Braunschweig hielt und der uns im Druck vorliegt, entnehmen wir Folgendes:

Der Hauptzweck dieses Vortrages besteht darin, die Nothwendigkeit einer Eisenbahn in den Harz darzuthun und weiter die Möglichkeit dieser Herstellung unter, den Verhältnissen entsprechenden Kosten nachzuweisen.

Diesen ersten Theil seiner Aufgabe löst der Verfasser, indem er zeigt, wie die zahlreichen Steinbrüche, Eisensteingruben und Wälder des Harzes, auf denen die Industrie dieses Gebirges basirt, der Unterstützung einer nahegelegenen Eisenbahn bedürfen, wenn sie mit Vortheil ausgebeutet werden und der dortigen Arbeiterbevölkerung lohnende und dauernde Beschäftigung sichern sollen. Das so werthvolle Harzholz ist gegenwärtig nur weit unter der Forsttaxe anzubringen, ebenso können die nicht minder werthvollen Producte der Steinbrüche und Eisengruben nicht mit anderweitigen concurriren, alles weil diese Materialien durch den Transport bis zur nächsten Bahnstation zu sehr vertheuert werden. Dieser für die Bewohner des Harzes so traurige Zustand wird immer noch mehr verschlimmert durch den Umstand, dass andere, gleiche Producte erzeugende Gegenden jetzt Localbahnen erhalten und dadurch die Erzeugnisse des Harzes von der Concurrenzfähigkeit ausschliessen. Der immer misslicher werdenden wirthschaftlichen Lage des Harzes lässt sich daher nur aufhelfen durch Herstellung von Communicationsmitteln, welche den heutigen Ansprüchen genügen, d. h. von Eisenbahnen, um den dortigen Bewohnern Gelegenheit zu bieten, auch ihrerseits billiger transportiren zu können.*)

Nachdem so die Nothwendigkeit einer Harzbahn nachgewiesen, geht der Verfasser auf die Frage über, ob die Eisenbahn in oder durch den Harz zu führen sei und kömmt dabei durch ziffermässigen Nachweis zu dem Schlusse, dass alle Bestrebungen für eine Eisenbahn durch den Harz abzuweisen sind. Es soll die Harzbahn einen localen Charakter haben und dem Aufschlusse dieses Gebirges dienen, nicht aber mit dem Aufwande enormer Mittel ein Verbindungsglied der an allen Seiten des Harzes sich hinziehenden Hauptrouten bilden. Die hierfür nöthigen Kosten würden auch weder von den interessirten Regierungen noch den Bahngesellschaften aufgebracht werden. Dabei wird betont, dass diejenigen, welche sich gegen den Bau einer Eisenbahn in den Harz aussprechen, weil sie sofort eine solche durch den Harz haben wollen, eine schwere Verantwortung der Harzer Bevölkerung gegenüber übernehmen, indem sie vielleicht dazu beitragen, die Herstellung der ersteren zu vereiteln. Den Interessen des Harzes und seiner Bewohner würde vollständig Rechnung getragen durch Erbauung von Stichbahnen in den Harz und zwar auf Routen, die Transporte in solchen Mengen liefern, dass dadurch eine, wenn auch nur geringe Verzinsung des Anlagecapitals vorausgesehen werden kann. Die meisten, lediglich aus dem Harz gewonnenen Transportmassen dürften einer Linie zufallen, die von Blankenburg über Hüttenrode, Rübeland nach Elbingerode resp. Rothehütte führt. Der Vergleich mit einigen anderen Projecten zeigt, dass nur dem ebengenannten eine Lebensfähigkeit prognosticirt werden kann, indem es auch die sehr industrielle Gegend des Braunschweiger Harzes Blankenburg-Hüttenrode-Rübeland in sein Bereich zieht. Aber nicht nur die an dieser Bahn Wohnenden würden grosse Vortheile daraus ziehen, sondern auch die gesammte Harzbevölkerung, weil durch die Entstehung von Pflaster- und Kalksteinbrüchen, sowie sonstigen Industriezweigen sämmtliche Arbeiter des Gebirges lohnende Beschäftigung fänden. Demzufolge wird auch diese Route als erste Eisenbahn in den Harz gewählt. Der Verfasser hat dafür mit Genehmigung der Landesregierung specielle Vorarbeiten angefertigt, welche zeigen, dass die Ausführung mit verhältnissmässig nicht sehr bedeutenden Kosten geschehen kann.

Was das Oberbausystem betrifft, so muss wegen der zur Ausfuhr gelangenden Artikel, welche grosse Massen bilden und Umladungskosten nicht vertragen können, die schmale Spur von vornherein ausgeschlossen bleiben und die normale Spur angenommen werden, welche im Betriebe die grossen Vortheile des directen Wagendurchganges besitzt. Eine gewöhnliche Adhäsionsbahn mit Steigungen von 1 : 40 oder selbst von 1 : 35 würde aber der hohen Anlagekosten halber nicht durchführbar sein, weshalb eine Zahnradbahn ins Auge gefasst wird. Das Zahnrad, welches gestattet, bei mässigen Anlagekosten steile Rampen zu ersteigen, ist seit dem Jahre 1870 bei einer Anzahl von Bergbahnen mit Erfolg angewendet worden. Einige dieser Zahnradbahnen sind, dem Terrain entsprechend, gemischten Systems, d. h. es werden einzelne Strecken mit gewöhnlichen Adhäsionsmaschinen betrieben, welche Combination sich ebenfalls erprobt hat. Nachdem sich auch die Subcommission des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für Strassen- und Zahnradbahnen in ihrem jüngst erschienenen Berichte (8. Supplementband zum Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens) sehr günstig sowohl über die reinen Zahnradbahnen, als auch über das combinirte System ausgesprochen hat, so ist letzteres dem Projecte des Verfassers für die in Rede stehende Harzbahn zu Grunde gelegt.

Die projectirte Linie wird zu 3 500 000 ℳ veranschlagt, was bei einer Länge von 21,5 km einen Betrag von 162 790 ℳ pro km ergiebt oder circa $^1/_7$ der bisher für normalspurige Bergbahnen veranschlagten bezw. verausgabten Summe. Als Motor wird die Locomotive System Klose für die Harzbahn in Vorschlag gebracht, von welcher man sehr befriedigende Resultate erwartet.

Die Verwaltung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft hat sich erboten, die oben proponirte Bahnlinie auf eigene Rechnung zu erbauen und zu betreiben, wenn sie hierzu eine finanzielle Subvention in irgend einer Form von Seite des Staates erhält.

Wir sind den Ausführungen des Verfassers mit grossem Interesse gefolgt und glauben sicher, dass die Herstellung einer Bahnanlage nach dem besprochenen, mit grosser Orts- und Sachkenntniss ausgearbeiteten Projecte dazu dienen wird, dem drohenden Nothstande des Harzes vorzubeugen und die dortige wirthschaftliche Lage wesentlich zu verbessern. Sollte die Braunschweigische Regierung gleicher Meinung sein und die zur Realisirung dieser Harzbahn erforderliche Subvention gewähren wollen, so wünschen wir nur, dass sie in ihrem Vorhaben bei

*) Wir begegnen derselben Ansicht auch in einem Vortrage über die Baumaterialien des Harzes, den vor nicht langer Zeit Baumeister Brinkmann im Architecten- und Ingenieurverein zu Hannover gehalten hat. Anmerk. d. Ref.

der Volksvertretung Unterstützung finde. Eine derartige Subvention darf nicht etwa als ein der Bahngesellschaft gereichten Geschenk betrachtet werden, sondern sie kömmt vielmehr der betreffenden Gegend und mittelbar dem ganzen Lande zu Gute.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 20. November 1882. (Execution gegen Bedienstete. Concessionsübertragung. Refactien. Wechselseitige Versicherung. Personenzüge. Rückvergütungen. Tarifenquête. Ofen-Fünfkirchen. Elektrische Ausstellung. Börsennotiz.)

Die Pfändbarkeit der Beamtengehälter, deren in der letzten Correspondenz erwähnt wurde, beschäftigt noch immer die öffentliche Meinung. Die Executionsbeschränkung wurde trotz der s. Zt. vom Präsidenten v. Czedik angeregten Petition nicht von der Legislative auf die Eisenbahnbediensteten und ihre Hinterbliebenen ausgedehnt. Eine nach Tausenden zählende Classe, welche im Kriege und Frieden für das öffentliche Wohl äusserst wichtige, mitunter lebensgefährliche Dienste leisten muss, ist von jenen Wohlthaten ausgeschlossen, welche der Diener der kleinsten Landgemeinde geniesst. Der Eisenbahnbedienstete — lässt sich ein Organ der Beamten vernehmen — ist heute kein öffentlicher Beamte, obzwar ihm das Leben von Millionen anvertraut ist; übernimmt der Staat eine Bahn, so werden die Bediensteten derselben nur die Privatbediensteten des Staates. Der kleine Eisenbahnbeamte schmachtet grösstentheils in Wucherhänden; gegen solche verschuldeten Bediensteten müssen die Bahnverwaltungen bei aller Nachsicht doch häufig genug mit der Entlassung vorgehen, weil von deroutirten Leuten ein erspriesslicher Dienst nicht zu erwarten. So wie in Ungarn sollten in Oesterreich alle Eisenbahnbediensteten den öffentlichen Beamten durch ein Gesetz gleichgestellt werden; inzwischen könnte die Regierung im Wege der berechtigten Auslegung des bezüglichen Gesetzes vom 21. April 1882 auch die Bediensteten der Privatbahnen — wie es rücksichtlich der Staatsbahnbediensteten auch verordnungsmässig geschah — der Wohlthat desselben theilhaftig werden lassen. Die Spar- und Vorschussvereine, welche von den Bahnverwaltungen unterstützt werden, reichen für den Bedarf der kleinen Beamten nicht aus und die Consortien des Oesterreichisch-Ungarischen Beamtenvereins nehmen für ihre Darlehen horrende Zinsen; musste sich doch die gestrige „Beamtenzeitung" dagegen verwahren, als ob 23 pCt. Zinsen angerechnet werden!

Die projectirte Eisenbahn von Krupa nach Kolleschowitz, deren Concession laut Kundmachung des Handelsministeriums im „R.-G.-B." vom 14. d. Mts. an die Buschtěhrader Bahn überging, soll von Rakonitz ihren Ausgangspunkt nehmen. Das Rakonitzer Stadtverordneten-Collegium richtet deshalb eine Petition an den Reichsrath. Der Bahnbau wird im Frühjahre beginnen.

Wegen Beseitigung aller Refactien hat sich die Handelskammer von Triest mit einer umfangreichen Eingabe an das Handelsministerium gewendet, in welcher das Refactiewesen als ein dem Handel im Besonderen und den volkswirthschaftlichen Interessen im Allgemeinen abträglicher, nur Einzelnen dienlicher und die Corruption fördernder Missbrauch bezeichnet wird, welcher ehestens zu beseitigen wäre. Es solle damit nicht der Stabilisirung der Frachtsätze das Wort geredet werden, nur sollen alle Ermässigungen, wie dies in Deutschland der Fall ist, im Tarifwege eingeführt werden.

Die Bildung eines wechselseitigen Versicherungsverbandes der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen ist im Werden begriffen. Der seit zwei Jahren bestehende, auf Anregung des Ungarischen Communicationsministeriums gegründete „Assecuranzverband der Ungarischen Bahnen" wird durch Beitritt der Oesterreichischen Bahngesellschaften erweitert. Dieser Verband hatte im Jahre 1881 für 257 Schadenfälle 52 040 fl. vergütet und zuzüglich der Manipulationskosten eine Gesammtausgabe von 56 220 fl., während nach den bisherigen Verträgen an die Assecuranzgesellschaften 188 491 fl. an Prämienquoten entfallen wären. Allerdings sind seitens einiger Bahnen noch Versicherungsverträge in Kraft, daher sich das Ersparniss etwas reducirt, doch laufen die meisten älteren Versicherungsverträge in den Jahren 1882 und 1883 gänzlich ab. Dass jedoch jede einzelne Verbandsbahn ziemlich viel an Assecuranzprämien erspart, ist schon heute feststehend. Bei der in verflossener Woche stattgefundenen Zusammenkunft von Vertretern der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen wurden die Grundzüge eines einheitlichen Vorgehens festgestellt und ein Comité zur Redigirung des Verbandstatuts gewählt, von welchem damit Generalsecretär Dr. Eger der Nordwestbahn und Subdirector Czigli der Ungarischen Staatsbahn betraut wurden. Die Differenz über den Sitz des Verbandes wurde durch den glücklichen Vermittelungsvorschlag des Generaldirectors Hofrath Dr. Sochor dahin gelöst, dass zwei Comités des Verbandes in Wien und Budapest fungiren, einheitlich in allen principiellen Fragen vorgehen, einander die Protocolle zusenden und bei Meinungsverschiedenheiten gemeinschaftlich conferiren, auch die Generalversammlungen des Verbandes abwechselnd in Wien und Budapest stattfinden sollen. Vorläufig wurde nur die Versicherung gegen Feuerschäden, nicht aber gegen Transportschäden als obligatorisch erklärt. Der neue Verband soll schon am 1. Januar 1883 ins Leben treten; die von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen an die Assecuranzgesellschaften bezahlten Jahresprämien dürften 1 Million betragen; hiervon wird ein Ersparniss von 40—50 pCt. erhofft. Wir kommen auf diesen Verband noch öfter zurück.

Die Zahl der im September d. J. auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen verkehrenden Züge mit Personenbeförderung betrug 37 194, darunter befanden sich 2 180 Courier- und Schnellzüge, 19 108 Personenzüge und 15 906 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten 35 840 bei Ankunft in den Endstationen keine oder nur eine geringe Verspätung, und zwar 1 833 Courier- und Schnellzüge, 18 418 Personenzüge und 15 589 gemischte Züge. Als geringe Verspätungen wurden bei Courier- und Schnellzügen jene bis inclusive 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis inclusive 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis inclusive 30 Minuten angesehen.

Bei den im Rückvergütungswege gewährten Frachtnachlässen soll einem Beschlusse der Oesterreichisch-Ungarischen Directoren zufolge die bisher verlangte Anmeldung der Parteien entfallen; dagegen werden die Bahnen den Termin für die Vorlage der Frachtdocumente, welche als Grundlage für die Liquidation der Refactien dienen, stets zugleich mit dem betreffenden Refactienzugeständnisse publiciren. Hierdurch werden die Bahnen in die Lage kommen, ihr Refactieconto zu einer bestimmten Zeit schliessen zu können. Weiter wurde vereinbart, auch bei den im Kartirungswege zur Anwendung kommenden Begünstigungen keine Anmeldung seitens der Parteien zu verlangen, und falls wegen bedungener Minimalquantitäten der Erlag einer Caution gefordert wird, die Zeit zu publiciren, innerhalb welcher die Caution zu erlegen ist; diese Frist soll spätestens acht Tage vor dem Beginn der Transporte ablaufen, damit die Stationsorgane rechtzeitig instruirt werden können.

Im Tarifenquête-Comité für die Artikel: Erze, Roh- und Alteisen, Altstahl, Holz- und Torfkohle wurde vom Referenten mit Befriedigung constatirt, dass Erze fast auf sämmtlichen Oesterreichischen Bahnen nur nach begünstigenden Ausnahmetarifen behandelt werden, woraus sich wohl der Schluss ziehen lasse, dass die Erhebung der jetzigen Ausnahmen zur Regel für die Bahnen kein Opfer involviren würde. Indess könne sich die Industrie damit nicht begnügen, sie müsse vielmehr verlangen, dass die jetzt bestehenden Ausnahmesätze wesentlich nach unten abgerundet werden. Unter Hinweis auf die Deutschen und die Ungarischen Staatsbahntarife beantragt nun der Referent für Erze einen einheitlichen Tarifsatz, und zwar pro Tonnenkilometer: bei einer Entfernung von 1 bis 100 km 1,4 kr., bei 100 bis 200 km 1,2 kr., über 200 km 0,8 kr. excl. Manipulationsgebühr, welche für 1 bis 100 km 2 fl., für grössere Entfernungen 3 fl. pro Waggon zu betragen hätte. Für Roheisen, Rohstahl etc. werden als Einheitstarife vorgeschlagen pro Tonnenkilometer: für 1 bis 100 km 2,1 kr., für 100 bis 200 km 1,2 km 1,2 kr., über 200 km 1 kr., hierzu eine Manipulationsgebühr von 4 fl. Als allgemeine Forderungen werden aufgestellt: Einhaltung des Zonentarif-Systems mit einheitlichen Sätzen, Einschränkung des Refactiewesens auf Ausnahmefälle, Einhebung einer nur einmaligen Manipulationsgebühr, endlich keine wohlfeilere Beförderung von Gütern ausländischer Provenienz. Sämmtliche Vorschläge wurden als Comitébeschlüsse erklärt. Als ein der Berücksichtigung der Bahnverwaltungen empfohlener weiterer Wunsch des Comités wurde schliesslich die Einführung von grösseren Waggons mit erhöhter Tragkraft für den Transport von Artikeln der Eisenindustrie und ähnlicher Massengüter bezeichnet. Generalinspector Packeny (Südbahn) bemerkte hierauf, dass sich die Eisenbahnen diesem Wunsche gegenüber principiell keineswegs ablehnend verhalten, doch stehen der Realisirung dieses Wunsches ausser dem bedeutenden Kostenpunkte auch noch wesentliche technische Hindernisse, wie die Form der Drehscheiben, die Kohlenrutschen, welche der Grösse der bereits bestehenden Waggons entsprechen, und mehreres Andere entgegen, so dass die gewünschte Neuerung nur nach und nach durchführbar sei. Sectionsrath v. Pollanetz constatirte, dass die gewünschte Neueinführung auf einigen Oesterreichischen Bahnen bereits platzgreife.

Die Eisenbahn Ofen-Fünfkirchen ist, wie bereits gemeldet, am 15. d. Mts. dem Verkehr übergeben worden. Die Hauptbedeutung dieser Bahn liegt in der Thatsache, dass die Ungarische Regierung durch ihre Ingerenz die ganze Diagonale von Nordost nach Südwest — von Marmaros-Szigeth bis Fiume — tarifarisch regulirt und beherrscht, ähnlich, wie sie sich durch Erwerbung der Ostbahn und Theissbahn auf die Diagonale von Südost und Nordwest den Einfluss gesichert hat. Specielle Vereinbarungen mit der Südbahn sichern aus diesem Verkehr dem Fiumaner Hafen die demselben zukommenden Frachten. Vermittelst dieser Bahn wird der Kohlenverkehr aus dem Fünfkirchener Becken von jener Unterbrechung emancipirt, welcher er bei Einstellung der Schifffahrt unterworfen war, und die Donau-Dampfschiff-

fahrts-Gesellschaft vermag sich nun in Budapest anstatt in Mohacs mit Kohle zu verproviantiren. Geschieht dies, so wird ein Theil des Schiffsparkes für den Verkehr auf der unteren Donau disponibel, und es fällt ihr leichter, den Bedürfnissen des Effectivhandels rasch zu entsprechen. Endlich ist die mit diesem Bahnbau verbundene Betriebsvereinigung dreier Bahnen (Ofen-Fünfkirchen, Fünfkirchen-Barcs und Mohacs-Fünfkirchen) nicht nur eine interne, zweckmässige Massnahme dieser Verwaltungen, sondern selbe stellt gleichfalls der Hauptstadt erhöhte Communicationsthätigkeit in Aussicht und steigert die Bedeutung des so vielseitig von Bahnanlagen umgangenen Centralpunktes unseres Landes. Ueber diese Bahn selbst sind folgende Daten von Interesse: Es ist dies seit Jahren die erste Bahn, die in Ungarn ohne Zinsengarantie erbaut wurde. Die Erbauer der Bahn (Oesterreichische Creditanstalt und Ungarische allgemeine Creditbank) erhielten die Bauconcession im Juli 1881; schon am 1. October konnte der erste Spatenstich und ein Jahr darauf die technisch-polizeiliche Begehung der in allen Theilen vollkommen fertig gestellten Strecke erfolgen. Die 207 km lange Strecke umfasst 19 Stationen, sie geht eigentlich von der rechtsufrigen hauptstädtischen Anfangsstation Kölenfeld aus, doch steigen die Personen auch in dem linksseitigen Bahnhof der Königlich Ungarischen Staatsbahn ein, der mittelst einer Schleife und der Verbindungsbahn-Brücke mit der neuen Bahn verbunden ist. Die Strecke ist als Hauptbahn ersten Ranges normalspurig, aber eingeleisig erbaut; alle grösseren Constructionen, welche zumeist aus Brücken, Viaducten und einem Tunnel bestehen, sind aus Quadern und Eisen aufgeführt und machen Ober- wie Unterbau den besten Eindruck. Die Trace durchzieht sehr fruchtbare Gegenden, und dürfte die Rentabilität der Strecke in Folge der vortheilhaften Verträge, welche mit Anschlussbahnen abgeschlossen wurden, bedeutend erhöht werden. Was die Erbauungskosten anbelangt, so stellen sich dieselben jedenfalls beträchtlich niedriger, als die Kosten jener Bahnen, welche bisher in Ungarn mit Zinsengarantie erbaut wurden; sie betragen jedoch jedenfalls über 11½ Millionen Gulden, und dürfte der Voranschlag in Folge von Mehrausgaben bei Expropriationen, ferner in Folge der Arbeiten, die sich während des Baues als nothwendig erwiesen — wie Abtragung von Moorgrund, Erbauung eines Tunnels anstatt eines Einschnittes u. s. w.) um nahezu eine Million überschritten worden sein. Die Gegend selbst ist von Dombovár bis über die Wasserscheide zwischen Sasd und Bükkösd höchst romantisch, und wechselt die Steigung daselbst zwischen 7:1000 und 10:1000, der Radius der Curven aber zwischen 400 und 275 ab. Eine Zukunft wird der Ofen-Fünfkirchener Bahn erst dann prognosticirt werden können, wenn durch deren Verbindung mit Fiume über Zákány die See und durch deren Verlängerung über St. Lorincz und Naschitz nach Schamatz „der Orient" der Ungarischen Hauptstadt näher gerückt werden wird. In ersterer Beziehung ist aber die Umgestaltung der Secundärbahn Zákány-Dombovár zu einer Hauptbahn nothwendig. Die Anwendung von stärkeren Schienen auf ca. 100 km macht keine solche Schwierigkeit, als die Eigenthumsverhältnisse dieser von der Ungarischen Staatsbahn verwalteten Linie. Bis dahin dürfte die neue Ofen-Fünfkirchener Bahn auf den Localverkehr einer allerdings an Producten aller Art reichen Gegend und auf den Transport der auf der Strecke Fünfkirchen-Mohacs geförderten Kohlen angewiesen sein. Die Bahn, welche in eigener Regie der beiden Creditbanken erbaut wurde, wird auch gegenwärtig von einem Comité verwaltet, bis sich eine Actiengesellschaft für diese Bahn constituiren wird.

Ueber die letzte elektrische Ausstellung in München und die elektrische Blockirung sprach Inspector Pollitzer der Staatsbahn im Eisenbahnclub. Er hob die Vortheile periodischer Ausstellungen hervor, besprach die in München ausgestellten Objecte nach der Gruppirung: Telegraphen- und Signalwesen, elektrische Lampen, Telephone und elektro-dynamische Maschinen; Redner unterscheidet strenge die Glüh- von den Bogenlampen; erstere sind das Licht der Zukunft für geschlossene, letztere für offene Räume. Das Prinzip der Uebertragung von Kraft und Elektricität und von dieser in Kraft wird klar verdeutlicht; der Südbahn gebühre Dank wegen der Allen voran beabsichtigten Anwendung der Elektricität für ihre Secundärlinie Mödling-Brühl. Das System der in München ausgestellten elektrischen Blockirung wird vom Redner durch Zeichnungen versinnlicht. Er schliesst mit dem Wunsche, dass die in Wien stattfindende nächste elektrische Ausstellung einen weiteren Fortschritt auf dem Gebiete der Elektricität bekunden möge. Bevor der Clubpräsident diesen Wunsch in seinem Danke für diesen Vortrag wiederholte, fand noch eine kleine Discussion zwischen dem Telegraphenvorstand Kramer und dem Vortragenden statt, welche zur Aufklärung des Gehörten beitrug.

Die Börsendepression hält an. Einige Gewaltverkäufe in Nordbahn genügten, um sie auf 2715 zu drücken; Staatsbahn haben zwar nicht unbedeutende Schwankungen nach vorwärts gemacht, mussten aber, da in Paris die Börsennoth grassirt, auf 346,50 weichen; Nordwest (199,50) und Elbethal (221,75) konnten sich nicht erholen, obzwar in Aussig und Laube Hunderte mit Zucker beladene Waggons wegen Mangels an Schiffen zur Weiterverführung stehen; wer hindert nun die „Kette" an diesem Segen theilzunehmen, und sollte diese concurrenzscheue Elbe-Schifffahrts-Gesellschaft, welche den durch das allseitige Entgegenkommen so gut als beseitigten Conflict heraufbeschworen hat, der Nordwestbahn nicht vielmehr für diesen Frachtenzufuhr-Ueberfluss dankbar sein? Die kaum gewonnene Besserung der Prioritäten hat wieder einer ungünstigen Stimmung weichen müssen, deren Fortdauer für die nächste Zeit noch zu befürchten ist.

Eröffnungsfeier der Pinolinie.

Specialbericht.*)

II.

Genua, 19. November 1882.

Bei dem herrlichsten Wetter, das wir zwölf Stunden vorher im Schneegestöber des St. Gotthard nicht zu hoffen wagten, verliess gestern früh 9½ Uhr der Schweizerische Separatzug die Station Bellinzona. Es hatten in demselben etwa 70 eingeladene Gäste aus der Schweiz — der Vicepräsident und ein anderes Mitglied des Bundesraths, Oberbeamte und Verwaltungsrathsmitglieder der Gotthardbahn, Vertreter mehrerer grösseren Eisenbahngesellschaften etc. — und 5 Herren aus Deutschland Platz genommen, denn auf die letztere Zahl beschränkte sich die Vertretung des Deutschen Reichs. Der Zug fuhr auf der bereits im Betriebe befindlichen Strecke über Cadenazzo bis zur Schweizerisch-Italienischen Grenze bei Dicinella, wenige Kilometer vor Pino. Etwas später traf auch der Zug mit den Festtheilnehmern aus Italien (etwa 800) ein, und nunmehr fand die herzlichste Begrüssung statt, bei welcher indessen eine offizielle Ansprache unterblieb. Der Bahnkörper war auf mehrere hundert Schritte in eine via triumphalis umgewandelt worden: improvisirte Perrons, aus Brettern gezimmert und mit Teppichen belegt, ein grosser Triumphbogen mit der Inschrift „18. November 1882", zahlreiche Fahnen in den Italienischen, Schweizerischen und Deutschen Farben, sowie Wappen, Blumen etc. bildeten einen ausserordentlich schönen Schmuck. Die Insassen beider Züge stiegen aus und gingen sich bis zu dem Grenzpunkte entgegen, woselbst der Italienische Minister Baccarini und der Schweizerische Bundes-Vicepräsident Rouchonnet die die Passage sperrenden Bänder Namens ihrer Nationen durchschnitten, als Symbol der nunmehrigen Vereinigung durch den neuen Schienenweg. Kleine Mädchen überreichten Bouquets und Böllerschüsse ertönten in der Nähe, — ein in der That sehr feierlicher Moment! Dass sich aus der Umgebung eine grosse Menschenmenge eingefunden hatte, braucht kaum besonders versichert zu werden. Hervorgehoben sei nur noch die überaus freundliche Bewillkommnung, welche Herr Legationsrath von Derenthall, Mitglied der Deutschen Gesandtschaft in Rom, seinen Landsleuten angedeihen liess.

Nach einigem Aufenthalte fuhren beide Züge über Pino nach Luvino, woselbst in der in einen Festsaal umgewandelten Zollhalle des Bahnhofs ein äusserst oppulentes Diner servirt wurde. Zuerst begrüsste Minister Baccarini die Gäste in Italienischer Sprache, beleuchtete die hohe Bedeutung der neuen Linie und brachte schliesslich die Gesundheit des Deutschen Kaisers und des Schweizerischen Bundespräsidenten aus, als der Repräsentanten der zwei Nationen, welche neben Italien durch ihre Munificenz den Bau der Gotthardlinien ermöglicht haben. In vorzüglichem Französisch toastete sodann, öfters von stürmischem Beifall unterbrochen, Legationsrath von Derenthall auf den König Humbert. Bundes-Vicepräsident Rouchonnet leerte sein Glas auf die ewige Verbrüderung dreier Völker durch ein Werk des Friedens, durch eine Schöpfung des keinen Racenunterschied kennenden menschlichen Geistes. Die weiteren Toaste, u. A. des Syndaco von Genua, des Abgeordneten für Turin etc., vermochten wir bei der herrschenden grossen Unruhe — die Zeit der Weiterfahrt war bereits gekommen — nicht inhaltlich zu notiren.

Gegen 3 Uhr Nachmittags fuhren die Gäste in zwei Zügen weiter über Novara nach Genua, unterwegs auf allen Stationen von einer grossen Volksmenge auf das Lebhafteste begrüsst. Auf den Perrons der reich beflaggten, theilweise auch mit Guirlanden, bunten Lampions und sinnreichen Inschriften gezierten Bahnhöfe waren Musikcorps aufgestellt, welche die Schweizerische Nationalhymne und den Königsmarsch spielten. Auf den grösseren Stationen war Militär postirt, das bei Ankunft und Abfahrt der Züge die Gewehre präsentirte. In Novara wurde soupirt, und zwar so gut, dass sich die Weiterfahrt etwas verzögerte und beide Züge erst gegen 10½ bezw. 11 Uhr in den bengalisch beleuchteten Bahnhof Genuas einliefen. Hier hatte das Municipium für Einquartirung der Gäste in die besseren Hotels gut gesorgt.

Es würde über den Rahmen dieser kurzen Referate hinausgehen, eine eingehende technische Beschreibung der nunmehr eröffneten neuen hochwichtigen Bahnlinie zu geben, welche in

*) Nachstehende Berichte kamen nicht mehr rechtzeitig für vorige Nummer und sind an deren Stelle die telegraphischen Depeschen eingeschoben worden. Die Red.

ihrem nördlichen Theile die schönsten Aussichten auf die malerischen Ufer des Lago Maggiore gewährt. Bemerkt sei nur, dass der Bau mit besonderer Sorgfalt ausgeführt ist und die ganze Linie nach dem Urtheile Sachverständiger durchaus geeignet erscheint, einem grossen internationalen Verkehre, wie er sich naturgemäss jetzt zwischen Deutschland und Genua entwickeln muss, zu dienen. — Ueber die Festlichkeiten in Genua Näheres morgen!

III.

Genua, 20. November 1882.

Wenn wir in unserem ersten Berichte die Annahme aussprachen, dass die diesmaligen Festlichkeiten gegen die Gotthardfeier zurückbleiben würden, so ist dieses Prognostikon sehr rasch durch den gestrigen zweiten Festtag dementirt worden. Den Vormittag widmete man der Besichtigung der merkwürdigen Stadt und des Hafens, während Nachmittags Extrazüge die Gäste an die reizenden Ufer des Meeres in östlicher und westlicher Richtung führten. Einzelne blieben in Pegli, um dort die weltberühmte Villa Pallavicini und die damit verbundenen unbeschreiblich schönen Anlagen zu bewundern.

Abends 6 Uhr fand im Palazzo Ducale ein von der Stadt gegebenes Diner statt, das in der That fürstlich arrangirt war. Der Saal war mit mehr als 1 000 Kerzen und Gasflammen erleuchtet, und die Tafeln zeigten einen Blumenschmuck, der geschmackvoller schwerlich hätte hergestellt werden können. Dass Speisen und Weine vorzüglich waren, braucht wohl kaum besonders betont zu werden. Als Vertreter des Königs wohnte Prinz Amadeus dem Diner bei. Toaste wurden u. A. von dem Schweizerischen Bundes-Vicepräsident Rouchonnet, dem Syndaco von Genua und dem Deutschen Gesandten in Bern, v. Röder, ausgebracht. Letzterer dankte für die bewiesene grosse Gastfreundschaft und gab dem Wunsche Ausdruck, dass die schöne Stadt immerdar wachsen und gedeihen möge. Es sei hier eingeschaltet, dass das Municipium durch Anschlag an die Strassenecken die Bevölkerung aufgefordert hatte, die Gäste freundschaftlichst aufzunehmen und dazu beizutragen, dass das die drei Nationen umschlingende Band der Verbrüderung ein dauerndes bleibe.

Abends 9 Uhr fand officieller Empfang im Palazzo du Città statt, dem Prinz Amadeus gleichfalls anwohnte. Die erschienenen Herren wurden durch ein Concert des berühmten Geigen-Virtuosen Sivori, eines Schülers des grossen Paganini, auf das Beste unterhalten.

Einen grossartigen Anblick gewährte die Illumination einer Anzahl grösserer Strassen und verschiedener Paläste, namentlich aber die der Via Roma, an deren Eingang neben der Post die Wappen Deutschlands, der Schweiz und Italiens erglänzten. Eine ungeheure Volksmenge durchwogte bis lange nach Mitternacht die reich beflaggte Stadt.

Fassen wir die gewonnenen Eindrücke zusammen, so dürfen wir das Urtheil dahin abgeben, dass die Feier der Eröffnung der Pinolinie, begünstigt durch die Witterung, glänzend verlaufen ist, würdig des bedeutsamen Ereignisses, würdig der Italienischen Nation und ihrer Gäste. — Die meisten Festtheilnehmer fahren heute Mittag mittelst Extrazuges über Mailand zurück.

Schliesslich seien noch die Namen der Gäste aus Deutschland hier angeführt. Es waren dies neben 2 Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn der Deutsche Gesandte v. Röder in Bern und dessen Sohn, der Bayerische Gesandte v. Niethammer, Legationsrath v. Derenthall in Rom, Eisenbahn-Director Funke (Strassburg), Ober-Regierungsrath Vogel (Frankfurt a/M.), Generaldirectionsrath Böhm (München), Ministerialrath Knapp (Stuttgart), Ober-Baurath Kramer (Mainz) und Ihr Referent (Stieb aus Cassel).

Italienische Correspondenz.

Eisenbahn-Einnahmen. Die Brutto-Einnahme der Oberitalienischen Eisenbahnen hat vom 1. Januar bis Anfangs September d. J. 83 820 261 Lire betragen, gegen 83 275 950 Lire im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

Eisenbahn-Betrieb. Römische Blätter theilen mit, dass der Deputirtenkammer von der Regierung baldigst ein Gesetzentwurf vorgelegt werden wird, betreffend die Uebertragung des Eisenbahn-Betriebs an Privatgesellschaften. Es soll die Uebertragung des Eisenbahn-Betriebs an die Privatindustrie besonders damit motivirt werden, dass es bei dem Italienischen Staats-Verwaltungssystem unmöglich sei, eine mit genügenden Vollmachten ausgerüstete und dabei von allen störenden Einflüssen parlamentarischer und sonstiger Natur unabhängige staatliche Eisenbahn-Verwaltungsbehörde zu schaffen. Mit diesem Gesetzentwurf soll auch ein Tarifcodex vorgelegt werden, welcher für die Verpachtung der Eisenbahnen als Grundlage zu dienen haben wird.

Ehrlichkeit. Gegenüber den leider vielfach begründeten Klagen über Entwendungen und Diebstähle, welche an zum Transport aufgegebenen Collis verübt wurden, in Folge der energischen Massregeln der Regierung und der Bahnverwaltungen sich aber schon wesentlich verringert haben, macht der „Mon. delle Str. ferr." auf die erfreuliche Thatsache aufmerksam, dass im 1. Semester dieses Jahres seitens der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen 68 Gratificationen und 10 Belobungsschreiben für Ablieferung von in Wartesälen, Coupées etc. liegen gebliebenen Werthgegenständen dem Personale hat zukommen lassen. Unter den zur Ablieferung gekommenen Gegenständen befanden sich: 36 Portefeuilles, welche Werthpapiere oder Bankbillete — letztere im Gesammtbetrage von über 10 000 Lire — enthielten; 4 goldene und 1 silbernes Armband, 1 goldene und 1 silberne Tabakdose, 15 goldene Ringe, darunter 4 mit kostbaren Steinen, ferner mannigfache andere Schmuckgegenstände, einzelne Bankbillete, sowie auch baares Geld.

Telegraphen in den Niederlanden.

Die Niederländischen Reichstelegraphenlinien haben seit 1852 bis Ende 1881 an Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten zusammen einen Aufwand von 22 473 448 Fl. verursacht. Die Gesammt-Einnahmen seit 1852 bis Ende 1881 betrugen 15 416 018 Fl.

Am 1. Januar 1882 betrug die ganze Länge der Reichstelegraphenlinien 3 943 km, wovon 2 320 km längs der Eisenbahnen führen und diejenige der Drähte 14 373 km, gegen 1881 121,5 km resp. (die Leitungen) 556,2 km mehr.

An Reichstelegraphenbureaus waren 203 vorhanden mit 22 Hilfsbureaus, ausserdem 215 Telegraphenbureaus von Privatunternehmungen.

Anschluss der Reichstelegraphenlinien an die Eisenbahnlinien besteht und zwar in Amsterdam, Zaandyk, Haag, Rotterdam, Utrecht und Zutphen an die Holländische Eisenbahn; in Arnheim, Boxtel, Brummen, Buitenpost, Dieren, Groningen, Herzogenbusch, Leeuwarden, Roosendaal, Rotterdam, Steeg, Utrecht, Venlo, Vlissingen, Zuidhorn und Zwolle an die Niederländischen Staatsbahnen; in Utrecht an die Niederländische Rheineisenbahn; in Utrecht und Zwolle an die Niederländische Centralbahn; in Maastricht an die Belgische Centralbahn; in Neuzen an die Eisenbahnen von Gent und Mechelen nach Neuzen.

Die Länge der vorhandenen unterirdischen Niederländischen Telegraphenlinien betrug 95,8 km und diejenige der unterseeischen Linien 128,5 km.

Der Verkehr auf den Reichslinien beziffert sich in 1881 auf 3 251 653 Depeschen. Die Einnahmen betrugen 1 083 190 Fl.

Durch die Eisenbahntelegraphen wurden Depeschen befördert: Niederländische Staatsbahn 116 178; Holländische Eisenbahn 68 927; Niederländische Rheinbahn 50 893; Niederländische Centralbahn 6 929; Nord-Brabantisch-Deutsche Eisenbahn 7 376; Belgische Centralbahn (Aachen-Maastricht) 5 728; Eisenbahn von Gent nach Neuzen 1 872; Eisenbahn von Mechelen nach Neuzen 799; Links-Rheinische Eisenbahn (Nymegen-Preussische Grenze) 499; Haarlem-Zandvoort Eisenbahn 2 466.

Niederländisch-Indische Staatsbahnen.

In dem Niederländisch-Indischen Budget für 1883 sind die Gesammtkosten für die Anlage und Ausrüstung der Indischen Staatseisenbahnen auf 7 305 300 Fl. festgestellt. Diese Kosten vertheilen sich wie folgt:

I. Direction und allgemeine Ausgaben für den Dienst 258 000 Fl.

II. Anlage und Ausrüstung der Eisenbahn Buitenzorg-Bandong-Tjitjalengka: Allgemeine Ausgaben für die ganze Linie 448 040 Fl.; für die Strecken Nangella-Tjisokkan 129 200 Fl.; Tjisokkan-Tjipadelarang 706 340 Fl.; Tjipadelarang-Tjitjalengka 741 900 Fl.; unvorhergesehene Ausgaben 184 520 Fl.; im Ganzen 2 210 000 Fl.

III. Anlage und Ausrüstung der Eisenbahn Soerakarta-Blitar-Sidhoardjo: Allgemeine Ausgaben für die ganze Linie 298 810 Fl.; für die Strecken Wilangan-Madioen-Poerwodadie 99 800 Fl.; Poerwoasri-Kediri-Podjok 37 800 Fl.; Podjok-Toeloengagoeng-Blitar 980 760 Fl.; Soerakarta-Kedoeng-Bantang 736 580 Fl.; Poerwodadie-Kedoeng-Banteng 535 185 Fl.; unvorhergesehene Ausgaben 251 065 Fl.; im Ganzen 2 940 000 Fl.

IV. Anlage und Ausrüstung der Eisenbahn Pasoeroean-Probolinggo: Allgemeine Ausgaben 89 370 Fl.; für die Anlage und Ausrüstung 1 010 620 Fl.; unvorhergesehene Ausgaben 104 810 Fl.; im Ganzen 1 205 000 Fl.

V. Anlage und Ausrüstung der Eisenbahn Soerabaya-Oedjong 650 000 Fl.

VI. Traciren neuer Linien 42 300 Fl. (Djokjokarta-Magelang-Willem I und Magelang-Poerworedjo).

Die Strecken Buitenzorg-Parongkoeda und Parongkoeda-Nangella der Eisenbahn Buitenzorg-Bandang-Tjitjalengka sind dem Betriebe übergeben. Am Ende 1882 wird die Linie bis Tjiandjoen für den Verkehr eröffnet sein.

Von der Eisenbahn Soerakarta-Blitar-Sidhoardja ist die Strecke Sidhoardja-Kertosona in Betrieb genommen; die Strecken Wilangan-Madioen-Poerwodadie und Poerwoasri-Podjok werden muthmasslich in 1882 fertig werden.

Die Betriebskosten der Eisenbahn Soerabaya-Pasoeroean-Malang und der Strecken Sidhoardjo-Kertosono-Toeloengagoeng-Poerwodadie der Eisenbahn Soerakarta-Blitar-Sidhoardjo sind wie

folgt festgestellt: Administrationskosten 92 900 Fl.; Unterhaltung und Bewachung der Bahn nebst Anlagen 355 900 Fl.; Maschinen- und Wagenverwaltung 531 200 Fl.; Betriebs- und Transportverwaltung 227 400 Fl.

Für die Linie Poerwodadie-Kedong-Banteng: Administrationskosten 4 000 Fl; Unterhaltung und Bewachung der Bahn nebst Anlagen 27 600 Fl.; Maschinen- und Wagenverwaltung 32 900 Fl.; Betriebs- und Transportverwaltung 8 700 Fl.

Für die Linie Buitenzorg-Tjiandjoer: Administrationskosten 43 600 Fl.; Unterhaltung und Bewachung der Bahn 105 580 Fl.; Maschinen- und Wagenverwaltung 151 680 Fl.; Betriebs- und Transportverwaltung 73 340 Fl. Im Ganzen sind also die Betriebskosten sämmtlicher Linien auf 1 659 800 Fl. normirt, während die Einnahmen der Eisenbahnen für das Jahr 1883 auf 3 156 000 Fl. normirt sind.

Die Amerikanische Gesellschaft der Wagenbau-Meister.

Je mehr das Amerikanische Eisenbahnnetz sich ausbreitet, desto mehr machen sich beim Betrieb die aus der Ungleichmässigkeit der Construction der Wagen entstehenden, den Wagendurchgang vielfach behindernden Uebelstände geltend und desto wichtiger werden die Interessen, welche mit dem so bedeutenden Wagenbesitz verbunden sind. Dieser besteht in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico schon jetzt aus etwa 700 000 eigenen Wagen der Eisenbahngesellschaften, wird sich aber natürlich nach Eröffnung des Betriebes auf den vielen noch im Bau stehenden Strecken noch wesentlich erhöhen. Für die dortigen Verhältnisse ist daher eine Vereinigung, welche die Gleichmässigkeit der Constructionen und Einrichtungen anstrebt und alles sonst auf den Wagenbesitz in technischer Beziehung Erforderliche regelt oder mindestens für die Entscheidung der Eisenbahnverwaltungen vorbereitet, von grosser Bedeutung. Eine derartige Vereinigung bestand zwar bisher schon in der „Gesellschaft der Wagenbauer“ (Master Car Builders Association), doch war ihre Einrichtung eine unbefriedigende.

Nach längeren vorausgegangenen Debatten hat sich daher in einer an den Niagarafällen im October d. J. stattgehabten zweitägigen Conferenz, in welcher ein Besitz von 250 000 Wagen mit einem muthmasslichen Werthe von 100 000 000 D. vertreten war, jene Gesellschaft auf neuen Grundlagen unter Annahme des nachstehend im Auszuge mitgetheilten Statuts reconstruirt.

Als Zweck der Gesellschaft wird bezeichnet: die Beförderung der Kenntniss, betreffend den Bau, die Reparatur, die Benutzung der Wagen auf den Eisenbahnen durch allgemeine Discussionen, Untersuchungen und Berichte über die Erfahrungen der Mitglieder; die Herstellung einer Gleichmässigkeit und Auswechslungsfähigkeit der Theile der Eisenbahnwagen; die Verbesserung der Construction derselben und Ordnung der gegenseitigen Interessen aus dem Wagendurchgang und den Reparaturen. Die ganze Thätigkeit der Gesellschaft ist nur von empfehlendem Charakter und bindet keines seiner Mitglieder oder durch sie vertretene Gesellschaften.

Es giebt 3 Classen von Mitgliedern: 1. Active; dies können sein: Oberinspectoren (Superintendents) der Wagenverwaltung, Wagenbau-Meister, Vormänner einer Eisenbahnwagen-Werkstatt, Vertreter von Wagenbau-Gesellschaften oder anderer Gesellschaften, welche mindestens 1 000 Wagen besitzen. 2. Repräsentative: die von den Präsidenten etc. von Eisenbahngesellschaften schriftlich ernannten, im Eisenbahn-Wagenbau erfahrenen Vertreter derselben. Jede Eisenbahngesellschaft darf nur einen solchen Vertreter ernennen. 3. Verbundene (associate members). Dieselben können — in maximo 20 — aus den Civilingenieuren oder Mechanikern oder aus anderen sachverständigen Kreisen auf Empfehlung dreier Mitglieder der 1. oder 2. Kategorie durch Ballottement ernannt werden.

Als Beamte der Gesellschaft werden auf 1 bezw. 2 Jahre erwählt: 1 Präsident, 3 Vicepräsidenten, 1 Schatzmeister, 1 Secretär und 6 Executivmitglieder. Diese Beamte — excl. des Secretärs — bilden zugleich das Executivcomité, welches die laufenden Geschäfte führt.

In jeder Jahresversammlung hat der Präsident ein Comité zu ernennen, dessen Pflicht es ist, zur nächstjährigen Versammlung Gegenstände der Untersuchung und Discussion zu bezeichnen. Werden demnächst diese Gegenstände durch die Gesellschaft für geeignet erachtet, so bestimmt der Präsident Comités, welche Bericht darüber zu erstatten haben.

Jeder Vorschlag zur Annahme von Normalconstructionen oder einer Normalpraxis muss schriftlich, wenn nöthig begleitet von Zeichnungen, eingebracht werden. Die Gesellschaft hat zu bestimmen, ob der Vorschlag durch schriftliches Votum aller stimmberechtigten Mitglieder zur Entscheidung gebracht werden soll. Wird Letzteres bestimmt, so hat der Secretär binnen 3 Monaten einem jeden Mitgliede ein Stimmblanket und eine Abschrift des Empfehlungsbeschlusses, nebst einem von dem Executivcomité gutgeheissenen Bericht über die stattgehabte Discussion per Post zuzusenden. Nach Wiedereingang der ausgefüllten und unterzeichneten Stimmzettel, welche binnen 60 Tagen vom Absendungstage ab zurück sein müssen, hat sie der Secretär in der ihm vorzuschreibenden Weise zu veröffentlichen. Die mit ⅔ der abgegebenen Stimmen angenommene Empfehlung gilt als von der Gesellschaft beschlossen.

Jedes Mitglied soll einen Beitrag zu den bei der jährlichen Versammlung zu veröffentlichenden Kosten, höchstens 5 Dollars, zahlen. Jedes repräsentative Mitglied hat ausserdem noch einen gewissen Zuschlag zu erlegen.

Soweit die neuen Statuten. An denselben ist namentlich bemerkenswerth, dass die Berathenden nicht, wie im Deutschen Eisenbahnverein, ausschliesslich aus Eisenbahnmännern bestehen, sondern dass auch andere Fachmänner und Sachverständige hinzugezogen werden, gewiss nicht zum Nachtheil für den Erfolg.

Literatur.

—st.— **Das Eisenbahn-Bauwesen für Bahnmeister und Bauaufseher** als Anleitung für den practischen Dienst und zur Vorbereitung für das Bahnmeister-Examen gemeinfasslich dargestellt von A. J. Susemihl, Grossherzogl. Mecklenburg-Schwerin'schen Baumeister, Vorsteher der Hinterpommer'schen Eisenbahn-Bauinspection zu Stargard. Dritte, wesentlich vermehrte Auflage. Mit Holzschnitten und 11 lithogr. Tafeln. Nach des Verfassers Tod herausgegeben von A. Barkhausen, Regierungs-Baumeister und Docent an der Technischen Hochschule zu Hannover. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1882.

Dieses nützliche Buch, dessen frühere Auflagen wir auf S. 1115 Jahrg. 1877 und S. 1267 Jahrg. 1879 besprochen haben, ist nunmehr in 3. Auflage erschienen und hat dabei eine Neubearbeitung und wesentliche Vermehrung des Inhaltes erfahren. Die Vervollständigungen beziehen sich namentlich auf die vielen Neuerungen, welche in den letzten Jahren beim eisernen Oberbau eingeführt wurden. So sind u. A. besonders das System der Rheinischen Bahn (Menne) und das System Haarmann, unter Beifügung von Zeichnungen, zur ganz ausführlichen Darstellung gelangt, der Art, dass die Bahnmeister im Stande sind, hieraus die für das Verlegen erforderliche practische Anleitung zu gewinnen.

Unsere den früheren Auflagen gezollte Anerkennung und Empfehlung übertragen wir auf die neue Auflage und wünschen dem Werkchen, das einem wirklichen Bedürfnisse entgegen kommt, die weiteste Verbreitung.

Der verdienstvolle Verfasser hat das Erscheinen dieser 3. Auflage nicht mehr erlebt, ihre Bearbeitung aber doch beendigt, so dass vom Herausgeber nur einige Abänderungen und Nachtragungen in ganz untergeordnetem Masse vorzunehmen waren.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Am gestrigen Tage entschlief nach langem Leiden im 50. Lebensjahre der Königliche Eisenbahndirector
Herr Hermann Gust,
Mitgl. der Königl. Eisenb.-Dir. Berlin.
Die Deutsche Eisenbahntechnik verliert in ihm eine in weiten Kreisen rühmlichst bekannte, hervorragende Kraft; uns war er ein erfahrener, treuer und liebenswürdiger Mitarbeiter. Sein Andenken werden wir dauernd in Ehren halten.
Berlin, den 22. November 1882.
Der Präsident
und die Mitglieder der Königlichen Eisenbahn-Direction. (476)

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. Januar k. J. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs I (für Getreide etc.) in Theil II und III des Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbands-Tarifs in Kraft, welche theilweise niedriger, theilweise höher als die jetzt giltigen Sätze sind. Der Zeitpunkt, von welchem ab die diese neuen Frachtsätze enthaltenden Nachträge zu den Tarifen zu erhalten sind, wird besonders bekannt gemacht werden; bis dahin ertheilt unser Verkehrsbureau auf specielle Anfragen nähere Auskunft. Dresden, am 19. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2148)

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 6. April cr. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die Gültigkeitsdauer der im Local-Güter-Tarif (Theil II) für den Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrheinisch), sowie der in den Heften 2, 3 u. 4 des Rheinischen Nachbar-Güter-Tarifs vom 1. September 1881 enthaltenen Sätze des Ausnahme-Tarifs D für Kalksteine weiter bis Ende Juni 1883 verlängert wird. Köln, den 20. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Kgl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2149)

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandverkehr. Der Ausnahme-Frachtsatz für Getreide zwischen Erzsébetváros (Elisabethstadt) und Greiffenberg auf Seite 7 des Nach-

trags III des obigen Verbandtarifs Theil II, Heft 2, vom 1. November 1882 wird mit Gültigkeit vom 6. Januar 1883 von 3,13 auf 5,13 ℳ pro 100 kg berichtigt. Breslau, den 21. November 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der übrigen Verbandsverwaltungen. (2150)

Staatsbahn-Güter-Verkehr Köln- (rechtsrheinisch) Magdeburg. Vom 10. Januar 1883 ab werden die Tarifentfernungen für die Relationen Düsseldorf- (K. M., Rh. und Käshof) Stotternheim auf 431 km erhöht. Köln, den 20. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2152)

Die unter pos. 3 des Nachtrags III zum Local-Güter-Tarif (Theil II) für den Eisenbahn-Directions-Bezirk Köln (rechtsrheinisch) vom 1. September 1881 erwähnte Emsufer-Bahn bei Rheine ist nunmehr für den öffentlichen Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Köln, den 21. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2153)

Preussisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Mit Giltigkeit vom 15. Januar 1883 ab treten für Rawitsch-Lichtenfels, Waldenburg-Erfurt und Waldenburg-Sömmerda, sowie zwischen Lötzen, Lyck, Prostken einer- und Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz andererseits verschiedene ermässigte aber auch einzelne erhöhte Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbureau der unterzeichneten Königlichen Direction. Erfurt, den 18. November 1882. Königliche Eisenbahndirection; Namens der Verbandsverwaltungen. (2154)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. November cr. neuen Styls ab tritt für die Beförderung von Bittersalz im rubricirten Verbande in Wagenladungen à 5 000 und à 10 000 kg eine Frachtermässigung in der Weise ein, dass der genannte Artikel aus den allgemeinen Wagenladungsclassen A resp. B in den Artikeltarif 5 versetzt wird. Bromberg, den 20. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2155 J)

In der Classification des Weichsel-Eisenbahn-Verbandtarifs vom 1. December/19. November 1880 treten für „die Moskau-Kursker Bahn" Aenderungen ein, welche theilweise Erhöhungen, theilweise Ermässigungen in den Frachtsätzen zur Folge haben.

Die hierauf bezüglichen Veränderungslisten können bei uns und auf sämmtlichen Verbandstationen eingesehen werden und treten sofort — soweit sie eine Erhöhung der Frachtsätze herbeiführen, jedoch erst nach 6 Wochen — in Kraft. Danzig, den 21. November 1882. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen. (2156 J)

Zu dem diesseitigen Local-Gütertarife vom 1. Mai 1881 zu den Gütertarifen für die Staatsbahnverkehre Hannover - Köln (rechtsrheinisch), Hannover - Köln (linksrheinisch), Hannover-Elberfeld, Hannover - Oldenburg vom 1. April 1882 und zu den für die genannten Verkehre bestehenden Vieh- etc. Tarifen vom 1. Juni 1882 sind vom 1. December 1882 an gültige Nachträge herausgegeben, welche directe Tarifsätze für die neuaufgenommene Station Hoya der Hoya-Eistruper Eisenbahn, sowie verschiedene Aenderungen bezw. Ergänzungen einzelner Tarifvorschriften enthalten. Exemplare der Nachträge sind in den Güterexpeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 18. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2157)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Unsere Bekanntmachung vom 9. d. Mts. betreffs der Aufhebung der im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehr bestehenden directen Frachtsätze für den Verkehr der Station Trier des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Niederlahnstein, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a. M., wird dahin geändert, dass die Einführung dieser Verkehrsbeschränkung, soweit sie Frachterhöhungen nach sich zieht, nicht am 1. Januar, sondern erst am 5. Januar 1883 in Kraft treten wird. Köln, den 22. November 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (2158)

Staatsbahnverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Hannover und Magdeburg. Am 1. December cr. tritt in oben bezeichnetem Verkehre zum Gütertarif der 4. und zum Vieh- etc. Tarif der 1. Nachtrag in Kraft.

Durch dieselben wird die Station Hoya der Hoyaer Eisenbahn in den directen Verkehr einbezogen. Auch gelangen durch den Nachtrag zum Gütertarif anderweite Entfernungen für Station Leipzig des Directionsbezirks Magdeburg zur Einführung.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von je 0,05 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 22. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (2159)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Mit dem 1. December cr. erscheint eine neue Ausgabe des **Localtarifs** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, unter Berücksichtigung aller bis dahin eingetretenen Abänderungen und Ergänzungen.

Exemplare des Tarifs können zum Preise von 0,50 ℳ bei den Güterexpeditionen entnommen werden. Schwerin, den 21. November 1882. Die Direction. (2160)

Triest-Sächsischer und Sächsisch-Indischer Verkehr. Mit 10. December l. J. treten unter der Bezeichnung:

a) Verband-Güter-Tarif, Theil I, Allgemeine Bestimmungen (Betriebs-Reglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen, allgemeine Tarifvorschriften und Güter-Classification) für den Güter-Verkehr;
b) Verband-Güter-Tarif, Theil II, Tarifsätze und specielle Bestimmungen für den Güter-Verkehr zwischen den Südbahnstationen Triest, Görz, Monfalcone und Sagrado, dann den Stationen der K. K. Istrianer Staatsbahnen Pola und Rovigno, ferner zwischen den Levantinischen Stationen der Dampfschifffahrtsgesellschaft des Oesterr.-Ungar. Llyod einerseits und Stationen der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Görlitz der Berlin-Görlitzer Eisenbahn andererseits, dann
c) Verband-Güter-Tarif, Theil II, Tarifsätze und specielle Bestimmungen für den Güter-Verkehr zwischen Triest einerseits und Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Görlitz der Berlin-Görlitzer Eisenbahn andererseits für Sendungen nach oder von den im Tarife benannten Seeplätzen

neue Tarife in Wirksamkeit.

Gleichzeitig werden die für den Triest-Fiume Sächsischen und Levante-Sächsischen Verkehr, sowie für den Sächsisch-Indischen Verkehr giltigen Tarife vom 15. September 1881 und die zu diesen Tarifen erschienenen I. Nachträge vom 1. September 1882 bis auf nachverzeichnete Ausnahmen ausser Kraft gesetzt:

Es bleiben die im Tarife für den Triest-Fiume-Sächsischen und Levante-Sächsischen Verkehr vom 15. September 1881, sowie im I. Nachtrage hierzu vom 1. September 1882 für die Stationen Gera, Greiz und Zeitz enthaltenen Frachtsätze, bis zur Einführung anderweitiger für diese Stationen giltiger Tarife im Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Verkehre und die im Tarife für den Sächsisch-Indischen Verkehr vom 15. September 1881 für dieselben Stationen enthaltenen Frachtsätze noch bis 15. Januar 1883 in Wirksamkeit.

Desgleichen bleiben die in den vorbezeichneten Tarifen vom 15. September 1881 nebst Nachträgen für den Verkehr von und nach Fiume enthaltenen Frachtsätze bis zur Einführung besonderer für diesen Verkehr giltiger Tarife in Kraft.

Exemplare der sub a, b und c bezeichneten Tarife können bei den Verbands-Verwaltungen oder durch die Verbandstationen und zwar:

	Preis
der Verbandgütertarif Theil I (sub a)	80 ₰,
„ „ „ II (sub b)	50 „
„ „ „ II (sub c)	30 „

pro Stück bezogen werden. Wien, am 15. November 1882. Die General-Direction der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (2161)

Die in dem mit Bekanntmachung vom 3. October cr. publicirten **Ausnahmetarife** für den **Transport von Rohzucker und Melasse** enthaltenen Frachtsätze von Aussig nach Niederländischen Stationen finden auch im Verkehre von den Sächsischen Stationen Bodenbach und Tetschen bezw. Dresden (Alt- und Neustadt) und Riesa bis mit 1. Juni 1883 Anwendung. Dresden, am 21. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, im Namen der Verwaltungen des Niederländisch-Sächsischen Verbandes. (2162)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 10. December d. J. tritt der Nachtrag I zum Preussisch-Sächsischen Verbandstarif in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifvorschriften, neue beziehungsweise geänderte Frachtsätze sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur gefälligen Einsicht bereit. Wien, am 20. November 1882. Die Direction. (2163)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. December l. J. treten die Nachträge II zum Hefte I, sowie die Nachträge IV zu den Heften II und III des Deutsch-Belgischen Verbandtarifes in Wirksamkeit; die letzteren enthalten ausser Aufnahme neuer Stationen in den Tarif auch Ermässigungen der Frachtsätze für die Station Antwerpen (Süd) beziehungsweise Antwerpen (Süd) transit.

Exemplare dieser Nachträge erliegen in der Station Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 18. November 1882. Die Direction. (2164)

Mit 24. November 1882 treten für den Transport von **Rohzucker** in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen von Cerekvic-Hruschau, Hohenmauth, Choltic, Sadska, Welwarn und Libochowic nach Dresden-Elbkai directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen sind. Dresden, den 23. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (2165)

Am 1. December d. J. tritt zu dem Local-Güter-Tarif für den diesseitigen Directionsbezirk ein Nachtrag V in Kraft, welcher ausser den bereits anderweit publicirten Tarifänderungen Folgendes enthält:

1. Bestimmung über zeitweise gebührenfreie Lagerung der zum See-Export bestimmten, in Stettin eingehenden Sendungen von Rohzucker und anderem Zucker;
2. anderweite Gebühren für die Zollbezw. steueramtliche Abfertigung, soweit dieselbe durch die Eisenbahn-Verwaltung erfolgt;
3. Bestimmungen und neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Station Rummelsburg-Rangirbahnhof; gültig vom Tage der Eröffnung des Rangirbahnhofes Rummelsburg für den öffentlichen Güterverkehr;
4. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs B. für Getreide etc. zwischen Cüstrin einer- und Halle a/S. und Leipzig andererseits;
5. Berichtigungen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück bei den Gütercassen des diesseitigen Bezirks, sowie im Auskunftsbureau der Staatseisenbahnen hier, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich zu haben. Berlin, den 21. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2166 J)

Rumänisch-Galizisch-Danziger Güterverkehr via Granica-Mlawa. Mit 15. December 1882 gelangt ein neuer ermässigter Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Rumän. und Oesterr. Linien), Stationen der Galiz. Carl-Ludwig-Bahn und Station Krakau der Kais. Ferd.-Nordbahn einerseits, dann Illowo-Mlawa transit andererseits zur Einführung, durch welchen der gleiche Tarif vom 15. Juli 1882 und der zu demselben erschienene Nachtrag I vom 15. August 1882 ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare sind um den Preis von 25 kr. pro Stück bei den betheiligten Bahnen zu haben. Wien, den 24. November 1882. Die General-Direction der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn, zugleich Namens der betheiligten Bahnen. (2167)

2. Eröffnungen etc.

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. December cr. ab wird die bereits für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Karf auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Breslau, den 19. November 1882. Königliche Direction. (474)

3. Personenverkehr.

Vom 1. December cr. ab werden bei unserer Billetexpedition Lichterfelde, Militärbillets nach den Stationen Merseburg, Weissenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach verausgabt. Näheres bei der betreffenden Dienststelle. Berlin, den 19. November 1882. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenb. (475 J)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. November 1878 ist ein Nachtrag X erschienen, mit welchem vom 1. k. Mts. an directe Tarifsätze zwischen den Stationen Rendsburg, Schleswig und Flensburg einer- und Station Oldenburg i/H. andererseits zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen. Altona, den 20. November 1882. Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (472)

4. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für 1883, als: verschiedener Metalle und Metallwaaren, Dielen und Bohlen von Kiefern-, Eichen- und Pappelholz, Reiserwellen, Oele und Petroleum, Firnisse und Lacke, Fruchtgummi, Mennige, Bleiweiss, Kupfervitriol, Lampencylinder und Glas zu Wagenfenstern, Dochtband und Wollengarn zu Dochten, Oelsaugepolster, Stopfbüchsenverpackung, Putzbaumwolle, Schmirgelleinen, Hanf, Plombirkordel, Segeltuch zur Wagenbedachung, Zündhölzer und Morsestreifen, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 9. December d. J., Vormittags 10 Uhr portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien"

an uns einzusenden.

Lieferungsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien können bei unserer Magazinsverwaltung, sowie auf der Station Alsfeld eingesehen, auch gegen eine franco einzusendende Gebühr von 50 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden. Giessen, den 18. November 1882. Grossherzogliche Direction. (471)

Schweiz. Centralbahn. Die Lieferung von 30 000 Stück Laschen im Gesammtgewichte von circa 258 t soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingnisse können im Bureau unseres Oberingenieurs (Leonhardsgraben 36 dahier) eingesehen und auf frankirtes Ansuchen bezogen werden.

Die Lieferungsangebote sind spätestens den 14. December nächsthin versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot für Laschenlieferung" dem unterzeichneten Directorium einzureichen. Basel, 18. November 1882. Directorium der Schweiz. Centralbahn. (473 H. & V.)

Eisenbahn - Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von:

a) 16 Stück Normal - Güterzug - Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen nebst Tendern und
b) 2 Stück Normal - Tender - Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen

und den dazu erforderlichen Reservestücken soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst offen und können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 5 ℳ von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Montag, den 27. November 1882, Vormittags 11 Uhr, mit der Aufschrift

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven"

frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 14. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (462)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

1 500 t eisernen Querschwellen und
27,5 t Klemmplatten in 2 Loose,
Bedingnissheft No. 286,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingnisshefte sind gegen portofreie Einreichung von Ein Gulden fünfzig pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieurs hierselbst O. z. achterburgwal 171 zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 4. December 1882, 12 Uhr Mittags, an den genannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „Krasnapolsky" Warmoesstraat 181 Amsterdam in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Die Betriebsdirection. (466)

Die Anfertigung und Lieferung von:

4 Normal Personenzug-Locomotiven
14 „ Güterzug-Locomotiven

nebst Tendern und den dazu erforderlichen Reservestücken nach den Zeichnungen No. 13 und 15 der Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen soll vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungs-Bedingungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Bureau hierselbst offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 2 ℳ von daher bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens 11. December d. J. mit der Aufschrift: „Offerte auf Locomotiven" frankirt und versiegelt an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet am 12. December Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten in unserem Geschäftslokale Domhof 48 hierselbst im Sitzungssaal statt. Köln, 18. Novbr. 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.). (470)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 93. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. December 1882.

Aus dem Deutschen Reich.

Mit Bitte um gefällige Beachtung.

Es ist uns mehrseitig der Wunsch ausgesprochen worden, die Wochenschau aus dem Deutschen Reich, welche bisher lediglich den Charakter einer Zeitungs-Schau trug, selbstständiger zu gestalten.

Um solches, wie in den letzten Nummern versucht wurde, weiter durchführen zu können, wäre es sehr wünschenswerth, wenn wir mehr als bisher in Besitz zuverlässigen authentischen Materials über Vorkommnisse im Eisenbahn-Leben gesetzt würden.

Wir richten deshalb die ergebene Bitte an die Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen und deren Beamte, uns über Bahnprojecte und Bahnbauten, über Betriebsereignisse, wie z. B. Conferenzen mit den Delegirten der wirthschaftlichen Corporationen, Personaländerungen, Eisenbahnunfälle etc. baldthunlichst in Kenntniss zu setzen und Nachrichten, die andern Zeitungen zugänglich gemacht werden, gleichzeitig uns zuzusenden. Auch wäre es uns willkommen, wenn hinsichtlich unvollständiger Mittheilungen, welche wir aus andern Zeitungen entnehmen mussten, uns Ergänzungen und etwaige Berichtigungen regelmässig zugingen.

Die Redaction.

Zur Verstaatlichungs-Frage.

Die „Neue Preussische Zeitung" stellt schon für diese Landtagssession eine Fortsetzung der Verstaatlichungen in Aussicht. Dass das günstige Ergebniss des Staatseisenbahnbetriebes und die Zusammensetzung des Abgeordnetenhauses Anlass geben wird, demselben den Erwerb noch weiterer Privatbahnen vorzuschlagen, ist nicht zu bezweifeln. Eine andere Frage ist aber die, ob die gegenwärtige Session lange genug dauern wird, um ihr noch eine Vorlage machen zu können. Bei dem frühen Beginn der Sitzungen ist es nicht wahrscheinlich; übrigens ist es für die Staatseisenbahnverwaltung auch ziemlich gleichgiltig, ob die Vorlage in dieser oder der nächsten Session kommt, weil der Kauf doch auf den 1. Januar 1883 zurückbezogen werden würde.

Der „Berliner Actionär" nimmt Anlass, der Kreuz-Zeitung gegenüber der an dieser Stelle in No. 91 ausgesprochenen Ansicht, dass für diese Session keine Verstaatlichung zu erwarten sei, ausdrücklich zuzustimmen. Derselbe bemerkt, „dass in der That keiner Direction eine offizielle Kaufofferte gemacht worden ist und dass auch vom Abgang einer solchen Offerte an und von ihrer Verkündung im Staatsanzeiger erfahrungsgemäss Monate vergehen müssen, ehe die Generalversammlung ihre Zustimmung abzugeben vermag, ohne welche Zustimmung wiederum die Regierung nicht vor dem Landtag erscheinen kann. Die Verträge, nach denen vom Landtag in der Session 1881/82 die Thüringische, die Bergisch-Märkische, Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer und Märkisch-Posener Eisenbahn erworben wurden, sind schon am 29. October, 14. November und 7. December 1881 abgeschlossen, während der Landtag selbst erst am 14. Januar 1882 eröffnet wurde".

Die erste Lesung des Eisenbahnetats.

In der ersten Lesung des Etats ist, wie bei der grossen Bedeutung des Eisenbahnetats für die ganze Finanzwirthschaft des Preussischen Staates natürlich, auch der Eisenbahnetat ausführlicher besprochen.

Der erste Redner, der Abgeordnete Rickert, sagte mit Bezug darauf, dass der Eisenbahnetat etwa die Hälfte der ganzen Staatseinnahmen aufbringt, der Hauptträger des Etats sei nicht mehr der Finanz-, sondern der Eisenbahnminister. Er bemerkte dann, dass der Reinertrag der Staatseisenbahnen im Verhältniss zu dem Risico, das der Staat bei einem so grossen und so sehr den Schwankungen ausgesetzten Betriebe laufe, nicht sehr bedeutend sei und dass die bisherigen Erfahrungen noch keineswegs genügten, um die Befürchtungen zu beseitigen, welche in dieser Beziehung an die Verstaatlichung geknüpft seien. Diese Anführungen bekräftigte der Redner durch die Ausführung, dass es nur verhältnissmässig geringer Schwankungen in den Einnahmen oder in den Ausgaben bedürfe, um den Reinertrag sehr zu schmälern und dass, wie die Erfahrung bewiesen habe, die Deutschen Eisenbahnen in den letzten 10 Jahren grossen Schwankungen in den Reinerträgen unterworfen gewesen seien.

Dass der Minister die etatsmässige Anstellung der unteren Eisenbahnbeamten wieder in Aussicht nimmt, erkannte der Redner dankend an.

Die übrigen Redner des ersten Tages gingen nicht näher auf den Eisenbahnetat ein. Auch der Finanzminister — der Eisenbahnminister war wegen Unwohlseins nicht erschienen — beschränkte sich im Wesentlichen auf die Bemerkung, dass der Etat sehr vorsichtig aufgestellt sei und voraussichtlich einen besseren Ertrag liefern werde als veranschlagt sei, wodurch eine Aeusserung des Abgeordneten v. Benda bestätigt wurde, dass der Eisenbahnetat wohl ein geheimes Plus aufweisen möge.

Eine weitere Bestätigung fand die günstige Ansicht über die diesjährigen und nächstjährigen Resultate der Staats-Eisenbahn-Verwaltung in den Auslassungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, der am zweiten Tage an der Berathung Theil nahm. Er führte aus, dass nach den bisherigen Ergebnissen des laufenden Jahres eine Rein-Einnahme von den Staatseisenbahnen zu erwarten sei, welche, nach Abzug der gesetzlich an die Staatskasse abzuführenden 2 200 000 ℳ und $^3/_4$ pCt. der Staatseisenbahn-Capitalschuld zu deren Tilgung, noch einen Ueberschuss von etwa 14 000 000 ℳ für die Staatskasse ergeben werde. Nach dem Etat für 1883/4 werden auf Grund derselben Bestimmung der Staatskasse wieder 2 200 000 ℳ und 18 458 000 ℳ ($^3/_4$ pCt. der Staatseisenbahn-Capitalschuld) zugeführt; der Ueberschuss der Verwaltung der Staatseisenbahnen

betrage 126 727 000 ℳ, der der gesammten Eisenbahn-Verwaltung 130 145 000 ℳ. Die Zinsen der gesammten Staatsschuld einschliesslich der Amortisation beliefen sich auf 127 944 000 ℳ, würden also durch den Eisenbahn-Ueberschuss mehr als gedeckt, ausserdem enthalte die Ausgabe der Eisenbahn-Verwaltung noch die Amortisation der Prioritätsobligationen. Dabei seien noch für Erneuerungen über den zu erwartenden Verschleiss hinaus 4 256 000 ℳ in Ansatz gebracht. Aus dem Ordinarium des Etats sollen angeschafft werden: 177 Locomotiven, 340 Personenwagen und 1 637 Gepäck- und Güterwagen; ferner seien für 6 569 Stellen mehr oder minder erhebliche Gehaltszulagen angesetzt und seien die etatsmässigen Stellen vermehrt; dem Beamten - Personal werde also, soweit specielle Verhältnisse der Eisen bahn-Verwaltung es rechtfertigen, die Fürsorge der Regierung bet hätigt. Der Etat enthalte ausserdem Beträge über 1 000 000 ℳ an Remunerationen für ausgeschiedene Beamte und Verwaltungsräthe der Gesellschaften, Beträge, welche demnächst wegfallen und ungefähr die Differenz zwischen den Einnahmen und Ausgaben für die Wittwen- und Waisen-Versorgung der Beamten ausgleichen würden. Durch die Uebernahme der zinsgarantirten Bahnen in das Staatseigenthum und die Abstossung der Zinsgarantien habe eine Entlastung der Staatseisenbahn-Verwaltung stattgefunden, welche um 1 050 000 ℳ grösser sei, als der Ausfall an Superdividenden und Eisenbahnabgaben; ferner erhalte die Staatskasse die erheblichen Zinsen der Bestände, welche von den Eisenbahn-Verwaltungen an sie abgeliefert werden und die Zinsen der mit erworbenen Reserve- und Erneuerungsfonds der Privatbahnen; die Gesammtsumme dieser Fonds belaufe sich auf 125 000 000 ℳ. Durch die Ueberschüsse der Staatseisenbahn-Verwaltung seien die Zinsenbeträge für die Staatsschulden überstiegen: 1878/9 um 7 640 000 ℳ, 1879/80 um 13 660 000 ℳ, 1880/1 um 38 200 000 ℳ. Darin sind die Erträge der verstaatlichten Eisenbahnen einschliesslich des fünften Vierteljahres enthalten, welches aber nur so gewirkt habe, dass als wirklicher Mehrüberschuss von diesen Bahnen für 4 Vierteljahre nahezu 15 000 000 ℳ sich ergeben; für 1881/2 betrage die Ueberschreitung 31 450 000 ℳ, für 1882/3 nach dem Etat 18 000 000 ℳ, welche Summe voraussichtlich nicht unerheblich überschritten werden würde und für 1883/4 nach dem Etat 21 536 000 ℳ. Man müsse hiernach die Frage, ob die an das Staatseisenbahn-System geknüpften Erwartungen auch in finanzieller Beziehung erfüllt seien, bejahen. Ganz erhebliche Beträge setze der Etat für Meliorationen, Verbesserungen der Stationen, Werkstätten und Betriebsmittel aus, die man anderswo aus dem Baufonds entnommen haben würde. Die Finanzlage der Staatseisenbahn-Verwaltung gestatte aber, sie aus den laufenden Einnahmen zu nehmen und durch Verbesserung der Einrichtungen dem Publikum eine Wohlthat zu erweisen. Der Minister schloss mit folgenden Worten: „Wir sind uns bewusst, dass es unsere Aufgabe ist, für die Entwickelung des Landes zu sorgen, berechtigten Wünschen nach allen Richtungen entgegen zu kommen, soweit es unsere Kräfte und die schuldige Rücksicht auf die Finanzlage des Landes irgendwie zulassen. Wir haben eine Menge Züge eingelegt, Verbesserungen nach verschiedenen Richtungen geschaffen, wir haben es uns angelegen sein lassen, Wünsche, die zwar schon in früheren Zeiten geäussert wurden, aber nicht erfüllt werden konnten, welche nach verschiedenen Richtungen nicht unbegründet waren, gleichwohl unter den damaligen Verhältnissen auch bei sonst billig denkenden, entgegenkommenden Privat-Verwaltungen nicht wohl auf Berücksichtigung Anspruch machen konnten — auch solche Wünsche zu erfüllen. Wenn wir dafür Sorge tragen, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung keine Last wird für den Staat — ich meine, keine finanzielle Last — und dass sie im Uebrigen ihre Aufgabe, dem Staate ein möglichst gutes Communicationssystem zu schaffen, erfüllt, dann, glaube ich, haben wir unsere Aufgabe erfüllt und nicht dann, wenn wir aus der Staatseisenbahn-Verwaltung, wie dies auch der Herr Finanzminister neulich schon ausgeführt hat, eine melkende Kuh machen. Und das Letztere wollen wir eben nicht."

Der Abgeordnete W a g n e r führte hinsichtlich der Eisenbahnen aus, dass allerdings der Etat Preussens durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen zu einem Unicum geworden, dass aber durch dieselbe nur eine längst von der Deutschen Wissenschaft erhobene Forderung erfüllt werde. Preussen habe mit der ihm eigenen Energie den Weg der Verstaatlichung der Eisenbahnen betreten; auch in Frankreich sei die Frage der Verstaatlichung an der Tagesordnung und dass man dort noch nicht zu einer glücklichen Lösung gelangt sei, liege nur an der Macht der 5 dort bestehenden grossen Eisenbahn-Provinzen, welche zusammen die gesammten Französischen Eisenbahnen monopolisiren. Weil wir diese Uebermacht des beweglichen Privatcapitals nicht wollten, deshalb sei man für das Staatseisenbahn-System eingetreten. Auch die finanziellen Folgen seien günstig und die Eisenbahnüberschüsse würden auch noch steigen und alle bis jetzt wahrgenommenen Momente sprächen dafür, dass es volkswirthschaftlich, socialpolitisch und finanzpolitisch ganz richtig gewesen sei, die Eisenbahnen zu erwerben. Die Privateisenbahnen seien auch gar nicht sehr billig gekauft, die Actien vieler Privatbahnen seien auf die Nachricht von der bevorstehenden Verstaatlichung bis um 50 pCt. gestiegen und die Besitzer dieser Actien hätten ein ganz brillantes Geschäft gemacht. Jetzt gleiche sich auch durch die Combination der schlechten und der guten Linien der Ertrag aus und den Nachtheil gewisser Schwankungen könne man ruhig hinnehmen, da es doch viel besser sei, dass sie von der ganzen Gesellschaft getragen werden und nicht von dem zufälligen Eigenthümer der Actien.

Der Abgeordnete B ü c h t e m a n n unterstützte die Ausführungen des Abgeordneten Rickert über die Ungewissheit der Eisenbahnerträge noch durch weitere Angaben. Er bemerkte, dass von den Staatseisenbahnen im Jahre 1871 statt der veranschlagten 44 000 000 ℳ Ueberschuss 53 000 000 ℳ erzielt seien; im Jahre 1874 aber statt 40 000 000 ℳ nur 33 000 000 ℳ; im Jahre 1880/1 statt 147 000 000 ℳ 159 000 000 ℳ, in 1881/2 statt 150 000 000 ℳ 155 000 000 ℳ und dass nach der Angabe des Ministers der Anschlag des laufenden Jahres von 205 000 000 ℳ um 15 500 000 ℳ überschritten werde. Man könne den Eisenbahn-Etat des Jahres 1883/4 ganz leicht um 10—15 000 000 ℳ höher veranschlagen als es geschehen sei. Die Mehreinnahmen des Jahres 1881/2 rührten übrigens zum Theil daher, das auf Verlangen der Ober-Rechnungskammer die Ausgaben aus Materialveräusserungen als Einnahmen gebucht werden und dafür die Ausgaben im Erneuerungsfonds im vollen Betrage angegeben werden müssten; in diesen Beträgen stecke eine Summe von 8 200 000 ℳ, welcher in den Ausgaben nur 3 000 000 ℳ gegenüberständen. Das Gesammtresultat des Jahres 1881/2 sei eine Vermehrung der Einnahmen um 6 pCt., der Ausgaben um 8 pCt.; ob diese Ausgabeerhöhung eine dauernde sein werde, sei von grosser Wichtigkeit für die Beurtheilung des gesammten Eisenbahnwesens. Nach seiner Meinung könne für 1883/4 eine Erhöhung der Staatseinnahmen aus dem Eisenbahn-Etat und eine entsprechende Verminderung des Deficits angenommen werden.

Staats-Eisenbahnbauten.

Von neuen — nicht schon in früheren Etats bewilligten — Bauten sind bei den einmaligen ausserordentlichen Ausgaben in Aussicht genommen:

Der U m b a u d e s B a h n h o f e s i n M i n d e n oder richtiger der beiden Bahnhöfe zu Minden, die jetzt einheitlich so umgestaltet werden sollen, dass für den Personenverkehr vollkommen betriebssichere Einrichtungen getroffen werden, der Güterverkehr auf eine Stadtseite concentrirt, der Rangirverkehr nach der Nordseite des Bahnhofes verlegt, und dadurch der vom Fuhrwerk stark benutzte Niveauübergang am südlichen Bahnhofsende entlastet wird. Die Gesammtkosten sind auf 610 000 ℳ veranschlagt.

Die E r r i c h t u n g e i n e r e i g e n e n G a s a n s t a l t für die Eisenbahn in C a s s e l zum Zweck eigener und billigerer Herstellung des Gases. Die Kosten werden auf 180 000 ℳ angegeben und es wird auf wesentliche Ersparniss in den laufenden Ausgaben gehofft, da das städtische Gas mit 18 ₰ pro cbm bezahlt werde, während es sich in der eigenen Anstalt nach den in Hannover gemachten Erfahrungen zu 8 ₰ herstellen lasse.

Die Herstellung einer W a s s e r l e i t u n g n a c h d e m B a h n h o f e P a d e r b o r n zur Herbeiführung besseren Locomotivspeisewassers.

Der U m b a u d e r B a h n h ö f e i n M a g d e b u r g u n d N e u s t a d t - M a g d e b u r g. Der Grund des Umbaues ist derselbe wie bei dem Bahnhofe in Minden: die einheitliche Gestaltung der zwar neben einander liegenden, aber für getrennte Benutzung eingerichteten Bahnhöfe in der Stadt zum Zweck besserer Ausnutzung und billigeren Betriebes. Ausserdem muss auf dem Bahnhofe Neustadt-Magdeburg ein neues Stationsgebäude errichtet werden. Zur Bewältigung des steigenden Elbverkehrs sollen die Anlagen des Elbumschlagverkehrs umgebaut und erweitert und endlich soll, da die Preise des bisher von der städtischen Wasserleitung in Magdeburg entnommenen Wassers zu hoch sind, ein eigenes Wasserwerk gebaut werden. Für alle diese Zwecke wird eine Summe von 850 000 ℳ gefordert.

Auch in S i e g e n sollen die B a h n h ö f e der Bergisch-Märkischen und Rechtsrheinischen Bahn, welche von einander durch einen sehr stark benutzten Chausseeübergang getrennt sind, v e r e i n i g t und dabei der Wegeübergang beseitigt werden. Die Kosten sind auf 330 000 ℳ veranschlagt.

Gleiche V e r e i n i g u n g e n werden für die B a h n h ö f e O p l a d e n (der Bergisch-Märkischen und der Rechtsrheinischen Bahn) und W a r b u r g (der Bergisch-Märkischen und der Hannoverschen Bahn) für die Kosten von bezw. 236 000 und 72 000 ℳ beabsichtigt, auch sollen die beiden Personen - Bahnhöfe in H a g e n (Rechtsrheinische u. Bergisch-Märkische B.) durch eine V e r b i n d u n g s b a h n verbunden werden.

In E r f u r t muss in Folge der Erweiterung des Geschäftskreises der dortigen Direction und der daraus sich ergebenden Vermehrung der Beamten, für welche die vorhandenen D i e n s t g e b ä u d e nicht ausreichen, ein Haus (das sogenannte Regler'sche Schulgebäude) für den Preis von 213 000 ℳ gekauft und eingerichtet werden; der B a h n h o f E i s e n a c h, nach welchem der bisher in Gerstungen besorgte Umlade- und Rangirverkehr verlegt

werden soll, muss eine Erweiterung erfahren, deren Kosten sich auf 140 000 ℳ belaufen werden.

Ausserdem werden für einige Erweiterungen und Umbauten auf der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn noch 73 000 ℳ gefordert.

Der Umbau des Bahnhofes Halle, welcher bekanntlich schon von den früheren Privat-Gesellschaften in Angriff genommen war, ist von der Staatsverwaltung nach dem Erwerb der Magdeb.-Halberstädter B. weiter geführt worden. Im vorigen Etat ist dafür unter den einmaligen Ausgaben 100 000 ℳ verwilligt. Der Bau ist dadurch in ein neues Stadium getreten, dass der Staat nun auch die Berlin-Anhaltische und die Thüringische Eisenbahn erworben hat, also im Besitz aller bisher als Eigenthümer am Bahnhofe Halle betheiligter Bahnen sich befindet. Dadurch wird einerseits eine Aenderung des Projects, welches nunmehr völlig einheitlich gestaltet werden kann, andererseits eine Vermehrung der Ausgaben erforderlich, da auch die Kosten, welche auf die beiden neu erworbenen Bahnen fallen, von der Staatsverwaltung zu übernehmen sind. Zur Ausführung des neuen Projectes sind noch 7 019 868 ℳ erforderlich, von welchen indessen demnächst etwa 2 Millionen Mark für disponibel werdendes Terrain und altes Material abgehen werden.

Bei den grösseren Bauten sind nur erste Raten gefordert, so dass im Ganzen, wie früher schon bemerkt, das Extraordinarium einschliesslich der für die Fortführung schon begonnener Bauten (Umbau des Schlesischen Bahnhofes und Anlage eines Bahnhofes am westlichen Endpunkte der Stadtbahn in Berlin, Bau einer Nebenwerkstätte in Dirschau, Bahnhofsumbauten in Northeim, Lehrte, Giessen, Hildesheim, Halle, Centralbahnhof Frankfurt a. M. und Herstellung einer eisernen Brückenconstruction für die Elbbrücke bei Wittenberge) bewilligten Summen und des Dispositionsfonds nur 9 603 000 ℳ fordert.

Nicht aufgenommen ist der Umbau des Centralbahnhofes in Köln; in der dem Abgeordnetenhause vorgelegten Uebersicht der Regierungsentschliessungen ist gesagt, dass es sich noch nicht übersehen lasse, ob die Vorlage schon in der laufenden Session gemacht werden könne. Der Oberbürgermeister von Köln, Dr. Becker, soll sich übrigens kürzlich in Berlin für die Förderung der Sache bemüht und die Zusage erhalten haben, dass in der nächsten Zeit Unterhandlungen darüber zwischen Vertretern der Regierung, der Eisenbahnverwaltungen und der Stadt stattfinden sollen.

Liquidation der Berlin-Görlitzer und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft etc.

Die Preussische Regierung beabsichtigt zum 1. Januar 1883 auf Grund des § 7 des Vertrages über die Betriebs-Ueberlassung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn das Eigenthum derselben zu erwerben. Nach der „National-Zeitung" soll der Handelsrichter die Eintragung der Liquidation in das Handelsregister in Berlin verweigert haben, weil die General-Versammlung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft zwar die Liquidation vorgesehen, aber noch nicht zum Beschluss erhoben habe, weil es also dazu noch eines besonderen Beschlusses bedürfe. Bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, welche der Staat ebenfalls zum 1. Januar 1883 zum Eigenthum (wie bereits gemeldet) erwerben will, ist nach einer anderen Nachricht die Eintragung von dem Handelsrichter in Magdeburg ohne Bedenken vorgenommen worden. Die bezüglichen Vertragsbestimmungen sind bei beiden Bahnen dieselben und es ist zweifellos, dass die Absicht der Regierung wie der General-Versammlung dahin gegangen ist, den Eigenthumserwerb dem Staat ohne jede weitere Förmlichkeit, namentlich ohne Abhaltung einer neuen General-Versammlung, zu gestatten. Wenn nicht besondere Umstände vorliegen, so scheint uns die Entscheidung des Handelsrichters zum Mindesten nicht der Absicht der Parteien zu entsprechen. Nach dem „Berl. Actionair" ist gegen den Bescheid des Berliner Handelsrichters Beschwerde erhoben, es soll aber, um keine Zeit zu verlieren, eine Generalversammlung einberufen werden, in der die inzwischen durch Umtausch in Staatsbesitz gelangten 17 Millionen Mark Actien gewiss die Liquidation beschliessen.

Zum 1. Juli 1883 will der Staat auch das Eigenthumsrecht der Rhein-Nahebahn erwerben.

Nach dem „Reichsanzeiger" erfolgt nunmehr auch der Umtausch der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Actien gegen Preuss. Consols dem Vertrage entsprechend in der Weise, dass für je 4 Stamm-Obligationen 1 500 ℳ 4 pCt. consolidirte Obligationen gewährt werden.

Eisenbahn-Projecte.

Nach der „Kieler Zeitung" ist die Bahn Marne-Friedrichskrug nunmehr gesichert; das Baucapital wird durch Zeichnung von Actien seitens des Friedrichskrugs, des Kronprinzenkruges und des Ortes Marne und durch eine Provinzial-Subvention und durch Privat-Actienzeichnungen gedeckt.

Von dem Ausschuss für den Bau der Eisenbahn von Jauer nach Goldberg sind die Bedingungen, von welchen der Minister die Concessionirung der Bahn abhängig gemacht hat, angenommen, so dass nun der definitiven Genehmigung des Baues seitens der Regierung nichts mehr entgegenstehen wird. Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn soll den Betrieb der Bahn zu übernehmen bereit sein.

Nach der „Kölnischen Zeitung" wird sich der Landtag von Mecklenburg-Schwerin demnächst mit der Bewilligung von Beihilfen für verschiedene Eisenbahnen zu beschäftigen haben. Es soll sich um eine Summe von 5 Millionen handeln. Projectirt ist eine, von einer Belgischen Gesellschaft zu bauende Bahn von Neu Strelitz nach Warnemünde (siehe No. 83 S. 1059 und No. 85 S. 1085 d. Ztg.) mit Berührung der Mecklenburgischen Städte Waaren, Lage und Rostock, wodurch zugleich die nächste Verbindung zwischen Deutschland und Skandinavien hergestellt werden soll; sodann eine Bahn von Parchim nach Neu-Brandenburg, eine Bahn von Wismar über Doberan nach Rostock und eine Bahn von Rostock nach Stralsund. Für Secundärbahnen hat bekanntlich die Mecklenburgische Regierung schon im Jahre 1877 generelle Landesbeihilfen in Aussicht gestellt bis zu 20 000 ℳ pro Kilometer bei normalspurigen und bis zu 14 000 ℳ bei schmalspurigen Bahnen. Natürlich bedarf eine solche Unterstützung der Bewilligung der Stände und die Regierung wird bezügliche Anträge an dieselben auch nur stellen, wenn sie sich von dem Werthe der beabsichtigten Linien für das Land überzeugt hat. Welche Anträge die Regierung stellen wird, ist noch nicht bekannt, die Bahn Neu-Strelitz-Warnemünde scheint aber unter die Kategorie der Secundärbahnen nach Länge und Zweck schwerlich gerechnet werden zu können. Wir hoffen, bald ausführlichere authentische Mittheilung bringen zu können.

Eisenbahn-Unterbrechungen infolge Ueberschwemmungen.

Infolge des Niederganges von starken Regenmassen in den letzten Tagen (25. bis 27. Novbr.) sind der Rhein und dessen Nebenflüsse: der Neckar, die Mosel, der Main, die Lahn etc. stark gestiegen und theilweise aus ihren Ufern getreten. Der Verkehr auf der Odenwaldbahn wurde infolge der durch die Regengüsse verursachten Zerstörung des Dammes zwischen Erbach und Eberbach am 25. d. M. unterbrochen.

Bei Mannheim war am 25. d. M. wegen der Anschwellung des Rheins der Bahnverkehr nach dem Rheinvorland und dem Neckarhafen eingestellt.

Bei Köln standen dessen Fluthen am 27. d. M. nur 1½ Fuss niedriger als bei der grossen Ueberschwemmung im Frühjahr 1876.

Am 27. d. M. hat man in Köln die Schiffsbrücke, die vom Bergisch-Märkischen Bahnhof zum Deutzer Ufer hinüberführt, abfahren müssen. Der rechtsrheinische Bahnverkehr ist auf der Strecke Troisdorf-Niederlahnstein unterbrochen; die Eilzüge nach Holland werden über die linksrheinische Bahn geleitet.

Wegen Ueberschwemmung des Geleises bei Hochheim ist der Taunusbahnverkehr zwischen Wiesbaden und Frankfurt a/M. am 27. d. M. eingestellt worden. Der Rhein stieg am 27. d. M. noch immer weiter; der Bahnhof von Castel und alle Rheinorte sind überschwemmt. — In Mainz hatte am 28. das Wasser den höchsten Stand dieses Jahrhunderts erreicht. Der gesammte Bahnverkehr der Hess. Ludwigsbahn auf den Linien Frankfurt-Mainz, Frankfurt-Worms und Frankfurt-Mannheim musste wegen Ueberschwemmung der Geleise eingestellt werden. — Auch das Wasser der Elbe ist stark gestiegen.

Eisenbahn-Unfall auf Station Kohlfurt.

Am 18. d. M. ist, wie der „Staatsanzeiger" vom 21. d. Mts. berichtet, dem um 7 Uhr 9 Minuten Abends auf Bahnhof Kohlfurt von Wittenberg eintreffenden Personenzuge der beklagenswerthe Unfall zugestossen, dass er beim Passiren des Güterbahnhofs Kohlfurt in Folge einer falschen Weichenstellung auf ein nach dem Locomotivschuppen führendes Nebengeleis abgelenkt wurde, auf welchem eine Reservemaschine stand. Der Zug drückte die Reservemaschine durch die Wand des Schuppens. Bei dem Zusammenstosse sind die letzten drei Personenwagen des Zuges und die darin placirten Personen unversehrt geblieben, dagegen hat der vordere Zugtheil, bestehend aus der Locomotive nebst Tender, dem Packwagen, dem Postwagen und einem Wagen 4. Klasse ganz erhebliche Beschädigungen erlitten und sind in Folge dessen leider auch 3 Personen (eine Frau, ein Bahnschaffner und ein Postschaffner) schwer, und 8 Personen (der Lokomotivführer, der Zugführer, ein Schaffner und 5 Passagiere) anscheinend leicht verletzt worden.

Aerztliche Hülfe war sofort durch die Bahnärzte aus Bunzlau, Rauscha und Hoyerswerda beschafft.

Die drei Schwerverwundeten sind am 19. d. M. auf ärztliche Anordnung nach ihrer Heimath befördert resp. in dem nächsten Krankenhause untergebracht worden.

Die Untersuchung über die Ursachen des Unfalls, welcher anscheinend durch eine grobe Fahrlässigkeit des mit der Bedienung der betreffenden Weiche betrauten Weichenstellers herbeigeführt, ist im Gange.

Eine Störung des Betriebes ist durch den Unfall nicht eingetreten.

Eisenbahn-Unfälle im Monat September.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat September d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 2 Entgleisungen auf freier Bahn, 27 Entgleisungen und 21 Zusammenstösse in Stationen und 144 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen 423 Personen verunglückt, sowie 72 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 116 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 19 661 188 überhaupt beförderten Reisenden 53 getödtet, 228 verletzt (davon entfallen 52 Tödtungen und 223 Verletzungen auf die Badischen Staatseisenbahnen (Unfall bei Hugstetten am 3. September), 1 Tödtung auf die Württembergischen Staatseisenbahnen und je 1 Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothr., die Oberschlesische Eisenbahn und die Bahnstrecken in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirectionen Berlin, Frankfurt a/M. und Köln (rechtsrheinische); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 15 getödtet und 55 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 24 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 20 getödtet und 13 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 11 Personen getödtet und 4 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 24 082,07 km Betriebslänge und 646 902 863 geförderten Achskilometern) 397 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Badischen Staatseisenbahnen (288, davon 276 auf den Unfall bei Hugstetten), die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinische) (25) und die Oberschlesische Eisenbahn (16), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind auf den Badischen Staatseisenbahnen, den Oberhessischen Eisenbahnen und den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinische) die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 4 100,79 km Betriebslänge und 68 171 964 geförderten Achskilometern) 11 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn (3), die Braunschweigische Eisenbahn (2) und die Rechte-Oder-Ufer-Bahn (2), verhältnissmässig sind auf der Braunschweigischen, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Ostpreussischen Südbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. Auf den

C. Kleineren Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 137,64 km Betriebslänge und 8 817 573 geförderten Achskilometern) sind Verunglückungen nicht vorgekommen.

Uebersicht

der vom 1. April bezw. 1. October 1883 ab in Aussicht genommenen Eisenbahn-Directions- und Betriebsamts-Bezirke der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Direction.	Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschliesslich der zugehörigen Zweig- und Anschlussbahnen und der im Bau befindlichen Strecken, insoweit letztere den einzelnen Betriebsämtern bereits zugetheilt sind.
Berlin.	Berlin (Stadt- und Ringbahn).	Berliner Stadtbahn, Berliner Ringbahn und Charlottenburg-Dreilinden.
	Berlin (Berlin-Sommerfeld).	Berlin-Sommerfeld, Frankfurt a. O.-Cüstrin und Frankfurt a. O.-Cottbus.
	Breslau.	Sommerfeld-Sagan-Breslau, Breslauer Verbindungsbahn, Gassen - Kohlfurt - Arnsdorf.
	Görlitz.	Kohlfurt-Görlitz, Kohlfurt-Lauban-Dittersbach-Altwasser, Ruhbank-Liebau, Görlitz-Lauban, Dittersbach - Glatz, Görlitz-Zittau, Nikrisch-Seidenberg und Hirschberg-Schmiedeberg.
	Stralsund.	Berlin-Stralsund und Stralsund-Bergen.[1]
	Stettin (Berlin-Stettin).	Berlin-Stettin-Stargard, Eberswalde-Frankfurt a. O., Angermünde-Freienwalde und Angermünde-Schwedt.
	Stettin (Stettin-Stralsund).	Stettin - Pasewalk - Mecklenburgische Landesgrenze, Angermünde - Stralsund, Ducherow - Swinemünde und Züssow - Wolgast.
	Guben.	Guben - Posen, Frankfurt - Bentschen und Opalenitza-Grätz.
	Cottbus.	Berlin-Görlitz, Cottbus-Grossenhain, Lübbenau - Kamenz, Weisswasser - Muskau und Ruhland-Lauchhammer.
	Berlin (Berlin-Dresden).	Berlin-Dresden (für Rechnung der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft).
Bromberg.	Berlin.	Berlin-Küstrin-Schneidemühl, Fredersdorf-Rüdersdorf.
	Schneidemühl.	Schneidemühl-Konitz-Dirschau, Posen-Neustettin und Schneidemühl-Dt. Krone.
	Stolp.	Wangerin- (Ruhnow-) Neustettin - Konitz, Neustettin - Belgard, Neustettin - Zollbrück-Stolpmünde und Zollbrück-Rügenwalde.
	Danzig.	Dirschau-Seepothen (vor Königsberg), Dirschau - Danzig - Neufahrwasser, Güldenboden-Mohrungen und Mohrungen-Allenstein.[2]
	Königsberg.	Seepothen - Königsberg - Insterburg - Eydtkuhnen, Insterburg - Lyck und Tilsit-Memel.
	Allenstein.[3]	Allenstein - Insterburg und Allenstein - Ortelsburg.[4]
	Thorn.	Thorn-Allenstein-Insterburg,[5] Thorn-Ottlotschin (Landesgrenze), Thorn - Graudenz, Graudenz-Marienburg und Kornatowo-Culm.
	Bromberg.	Schneidemühl - Bromberg - Thorn, Bromberg - Laskowitz - Dirschau, Laskowitz-Graudenz-Jablonowo und Konitz-Laskowitz.[6]
	Stettin.	Stargard - Cöslin - Danzig und Belgard-Colberg.
Hannover.	Bremen.	Wunstorf - Geestemünde - Bremen - Bremerhafen und Burg-Lesum-Vegesack.
	Hannover (Hannover-Rheine).	Braunschweigische Landesgrenze - Hannover-Wunstorf-Löhne-Osnabrück - Rheine, Löhne - Hamm, Herford - Detmold und Beckum-Ennigerloh-Beckum (Stadt).
	Hannover (Hannover-Altenbeken).	Hannover - Altenbeken, Weetzen - Haste, Linden-Fischerhof-Linden-Küchengarten, Grauhof-Hildesheim und Elze-Löhne.
	Paderborn.	Soest - Paderborn - Northeim - Nordhausen mit Zweigbahn Herzberg - Grenze bei Badenhausen, Ottbergen-Höxter (Grenze) und Altenbeken-Warburg.
	Harburg.	Lehrte-Lüneburg-Harburg mit Zweigbahn Lüneburg-Lauenburg (Mitte Elbbrücke) und Echem-Hohnstorf, Bremen-Harburg-Hamburg mit Verbindungsbahn-Kirchweyhe-Sagehorn.
	Cassel (Hannover-Cassel).	Hannover - Cassel und Lehrte - Hildesheim-Nordstemmen.
	Cassel (Main-Weserbahn).	Cassel-Frankfurt a. M., Friedberg - Hanau, Cassel (Wilhelmshöhe) - Waldkappel, Cölbe - Laasphe und Walburg - Gr. Almerode.
Frankfurt a. M.	Berlin.	Dreilinden-Blankenheim.
	Nordhausen.	Halle-Münden, Leinefelde-Treysa und Malsfeld-Beiseförth.
	Wiesbaden.	Lollar - Niederlahnstein - Coblenz, Niederlahnstein - Oberlahnstein - Wiesbaden-Frankfurt a. M. nebst Zweigbahnen.
	Frankfurt a. M.	Frankfurt a. M. - Bebra - Niederhone - Göttingen nebst Zweigbahn Friedland-Arenshausen, Frankfurt a. M.-Homburg, Elm - Gemünden, Sachsenhausen - Offenbach und Louisa.
Magdeburg.	Berlin (Berlin-Lehrte).	Berlin-Lehrte, Stendal-Uelzen und Uelzen-Langwedel.
	Berlin (Berlin-Magdeburg).	Berlin - Potsdam - Magdeburg (Biederitz), Wannseebahn und Biederitz-Zerbst.

[1]) Stralsund-Bergen nach erfolgter Betriebseröffnung (1/7. 83).

[2]) Mohrungen - Allenstein nach erfolgter Betriebseröffnung (15/8. 83).

[3]) Vom 1/10. 83 ab. Allenstein - Insterburg scheidet zu diesem Zeitpunkt aus dem Bezirke des Betriebsamtes Thorn aus. Allenstein-Ortelsburg nach erfolgter Betriebseröffnung.

[4]) Eröffn. 1/11. 83.

[5]) Allenstein-Insterburg geht am 1/10. 83 in den Bezirk des Betriebsamtes Allenstein über. Graudenz-Marienburg und Kornatowo-Culm nach erfolgter Betriebseröffnung (15/8. 83).

[6]) Konitz-Laskowitz nach erfolgter Betriebseröffnung (15/8. 83).

Direction.	Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken:
Magdeburg.	Magdeburg (Wittenberge-Leipzig).	Wittenberge-Magdeburg (Biederitz), Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig und Schönebeck-Stassfurt nebst Zweigbahn.
	Magdeburg (Magdeburg-Halberstadt).	Magdeburg - Oebisfelde, Sudenburg - Schöningen, Eilsleben - Helmstedt, Buckau-Halberstadt, Cöthen - Aschersleben mit Abzweigung Biendorf-Gerlebogk, Blumenberg - Stassfurt - Güsten, Sangerhausen-Erfurt, Suhl-Grimmenthal und Blumenberg-Eilsleben.[7])
	Halberstadt.	Halle - Aschersleben - Grauhof, Grauhof-Clausthal, Frose-Ballenstedt, Wegeleben-Thale und Heudeber-Wernigerode
Köln (linksrhein.).	Trier.	Güls- (Coblenz-) Trier r. U. - Perl (Landesgrenze), Kalscheuren-Ehrang-Trier l. U., Ehrang - Quint, Karthaus - Wasserbillig (Grenze), Karthaus - Conz, Trier l. U.-Conz, Reil - Traben, Wengerohr - Berncastel, Call - Hellenthal und Gerolstein-Prüm.[8])
	Coblenz.	Kalscheuren - Coblenz - Bingerbrück mit Andernach - Mayen und Coblenz - Ehrenbreitstein, Bonn - Euskirchen, Remagen-Ahrweiler und Bonn-Obercassel.
	Köln.	Köln - Herbesthal, Köln - Longerich, Köln-Kalscheuren, Stolberg-Alsdorf, Stolberger Thalbahn, Herbesthal-Eupen, Neuss-Düren-Euskirchen.
	Crefeld.	Longerich- (Köln-) Nymwegen mit Kempen-Venlo und Cleve-Zevenaar, Crefeld-Gladbach-Rheydt, Crefeld-Linn-Hochfeld und Neuss-Viersen.
	Saarbrücken.	Conz - Saarbrücken - Neunkirchen - Landesgrenze bei Bexbach nebst Zweigbahnen, Saarbrücken-Saargemünd, Saarbrücken-Scheidt-Landesgrenze, Saarbrücken-Stieringen - Landesgrenze, Fischbachthalbahn, Bingerbrück-Neunkirchen, Birkenfeld-Birkenfeld-Stadt (für Rechnung der Stadt Birkenfeld).
	Aachen.	Belgische Grenze - Aachen - Neuss - Obercassel, Aachen M.-Aachen T., Rheydt-Dahlheim, M. Gladbach-Homberg, Homberg-Moers, Viersen-Venlo, M. Gladbach-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren.
Köln (rechtsrhein.).	Münster (Münster-Emden).	Münster - Emden, Ostfriesische Küstenbahn[9]); ausserdem Münster - Gronau-Landesgrenze (für Rechnung der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft).
	Münster (Wanne-Bremen).	Wanne-Haltern und Haltern-Bremen.
	Dortmund.	Münster - Hamm - Soest, Herne - Dortmund-Hamm, Herne-Castrop-Dortmund, Mengede-Bodelschwingh, Langendreer-Dortmund-Welwer und Langendreer-Löttringhausen.
	Essen.	Oberhausen - Herne, Altenessen - Essen - Berge - Borbeck, Oberhausen - Ruhrort, Wanne-Sterkrade, Sterkrade-Neumühl-Ruhrort, Osterfeld-Neumühl, Oberhausen - Bottrop, Gelsenkirchen - Wattenscheid-Wanne, Hochfeld-Essen-Bochum-Langendreer, Hochfeld-Duisburg, Heissen-Osterfeld, Heissen-Steele-Altendorf a. d. R., Kray - Gelsenkirchen, Kray-Wanne, Altendorf - Altenessen, Dortmund-Sterkrade[10]), Bochum-Weitmar.
	Düsseldorf.	Deutz - Düsseldorf - Oberhausen - Emmerich-Landesgrenze, Speldorf-Troisdorf, Rath-Düsseldorf-Eller, Lintorf-Duisburg und Duisburg-Hochfeld.
	Wesel.	Haltern-Wesel-Venlo, Wesel-Bocholt, Duisburg-Rheine-Quakenbrück.
	Köln.	Köln - Giessen mit der Scheldethalbahn, Troisdorf - Niederlahnstein, Friedrich-Wilhelmshütte-Siegburg, Engers-Altenkirchen, Grenzau-Grenzhausen, Siershahn-Limburg u. Altenkirchen-Hachenburg[11]).
Elberfeld.	Düsseldorf.	Neuss-Schwelm, Oberbilk- (Düsseldorf-) Kupferdreh-Ueberruhr-Dahlhausen, Vohwinkel - Kupferdreh, Ueberruhr - Steele, Haan-Deutz, Ohligswald-Solingen, Mülheim a. Rh. - Bensberg, Rittershausen-Lennep-Remscheid-Feld, Lennep-Wipperführt, Born - Wermelskirchen - Opladen, Düsseldorf - Mettmann - Schwelm, Oberbarmen-Hattingen[12]).
	Hagen.	Schwelm - Hagen - Schwerte - Soest, Unna-Hamm, Hagen-Witten, Dahlhausen-Herdecke - Hengstei - Cabel, Hohensyburg-Cabel, Hagen - Brügge - Lüdenscheid, Hagen - Haufe - Voerde und Schwelm-Dortmund.
	Essen.	Ruhrort-Steele-Bochum-Dortmund, Dortmund-Holzwickede, Styrum-Oberhausen-Caternberg, Styrum-Duisburg, Kettwiger Brücke - Mülheim a. d. Ruhr, Essen-Wattenscheid - Bochum - Herne, Essen-Caternberg-Bismark-Herne, Essen-Werden, Steele - Dahlhausen - Langendreer, Langendreer-Witten, Witten-Dortmund, Dortmunderfeld - Huckarde, Bismark-Winterswyk, Winterswyk-Bocholt.
	Cassel.	Schwerte - Warburg - Cassel, Fröndenberg-Hemer, Scherfede - Holzminden und Hümme-Carlshafen.
	Altena.	Cabel-Siegen-Betzdorf, Letmathe-Iserlohn, Finnentrop-Olpe-Rothemühle.
Erfurt.	Cassel.	Guntershausen- (Cassel-) Gerstungen-Gotha-Erfurt, Gotha-Leinefelde, Dietendorf-Ilmenau, Gotha-Ohrdruf (für Rechnung der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahngesellschaft).
	Erfurt.	Erfurt - Weissenfels - Halle und Corbetha-Leipzig.
	Weissenfels.	Barneck- (Leipzig-) Gera - Eichicht und Weissenfels-Zeitz.
	Berlin.	Berlin-Jüterbog-Röderau, Jüterbog-Wittenberg - Bitterfeld - Halle und Bitterfeld-Leipzig.
	Dessau.	Landesgrenze bei Zerbst - Bitterfeld, Dessau - Cöthen und Rosslau - Wittenberg-Falkenberg-Kohlfurt.
	Halle.	Halle-Cottbus-Sorau, Cottbus-Guben und Eilenburg - Leipzig (für Rechnung der Halle - Sorau - Gubener Eisenbahngesellschaft).

[7]) Blumenberg - Eilsleben nach erfolgter Betriebseröffnung (1/7. 83).

[8]) Call - Hellenthal (1/11. 83) und Gerolstein - Prüm (1/1. 84) nach erfolgter Betriebseröffnung.

[9]) Ostfriesische Küstenbahn nach erfolgter Betriebseröffnung. (1/7. 83).

[10]) Auf der Strecke Bodelschwingh-Herne der Linie Dortmund-Sterkrade ist der Betrieb seit dem 1. Juli 1882 eingestellt.

[11]) Engers - Altenkirchen, Grenzau - Grenzhausen, Siershahn-Limburg und Altenkirchen-Hachenburg (1/1. 84) nach erfolgter Betriebseröffnung.

[12]) Oberbarmen - Hattingen nach erfolgter Betriebseröffnung. (1/10. 83).

Französische Urtheile über die Gotthardbahn

und ihren gefahrdrohenden Einfluss auf die Französischen Bahnen, Häfen und industriellen Interessen.

Die Gotthardbahn ist seit dem ersten Auftreten des Projects in Frankreich mit grossen Befürchtungen verfolgt worden nicht nur aus jener bekannten reizbaren politischen Eifersucht wegen etwaigen Uebergewichts des Deutschen Einflusses auf die Schweiz, sondern mehr noch aus Grund der drohenden Schädigung des Durchfuhrverkehres über die Französischen Bahnen nach Marseille aus Belgien, Holland und Westdeutschland, am meisten aber, weil man an der Seine nichts Geringeres besorgen zu müssen glaubt, als die „Invasion der Deutschen Waaren und Occupation der meisten Märkte Oberitaliens, welche bislang von der Französischen Industrie beherrscht waren".

Im Frühling des laufenden Jahres nahm sich das Ministerium an der Seine selbst der Frage an, der damalige Ministerpräsident Freycinet gab Ordre zu einer Prüfung derselben und heut liegt uns die von einem seiner Secretäre, Marteau, gezeichnete Denkschrift*) vor, deren Vermittlung wir der Güte unserer Pariser Botschaftskanzlei verdanken.

Wir geben in einem gedrängten Resumé die Hauptgedanken, lassen also den Exminister selber sprechen:

Für Frankreich lässt sich der Einfluss der Gotthardlinie unter mehrfachem Gesichtspunkte betrachten, nämlich entweder mit Rücksicht auf den Englischen Transit über die Französischen Nordhäfen nach Marseille (bezw. nach Italien und dem Orient),

*) Le chemin de fer du Saint-Gothard et son influence au point de vue des intérêts français. Paris 1882.

oder auf den Belgischen Transit über die Französischen Bahnen, oder mit Rücksicht auf den Einfluss des Hafens des aufstrebenden Genua gegenüber dem Marseiller Hafen, oder endlich mit Rücksicht auf die Wirkung des neuen Alpenweges zu Ungunsten des Französisch-Italienischen Verkehres.

Es ist sicher, dass die Gotthardlinie nur dann einen Theil des Verkehrs der altgewohnten Routen an sich ziehen und finanziell reussiren kann, wenn sie von den ursprünglich hohen Tarifen heruntergeht auf niedrige. Aber das eben wird sie auch thun! Die allgemeine Meinung, die Gotthardlinie werde den Englischen Orienttransit durch Frankreich via Marseille an sich reissen, ist eine Legende, weil ein solcher Frachtenzug gar nicht existirt, denn derselbe geht zu Schiff und die Seefracht London-Calcutta etc. ist nicht höher als die von Marseille nach Indien, das Umladen auf die Französischen Bahnen würde die Spesen natürlich sehr bedeutend erhöhen. Ebenso gehen die für den Orient bestimmten Belgischen und Westdeutschen Frachten nicht über die Französischen Bahnen nach Marseille, denn die Fracht von Antwerpen ist ja wenig theurer nach China und Indien, als ab Triest oder Genua. Ganz anders stellen sich die Dinge, sobald vom directen Handel Englands, Belgiens und Deutschlands nach Italien die Rede ist. Dieser Transitverkehr wird uns ganz sicher zum Theil durch die Gotthardbahn verloren gehen. Nach den Jahresausweisen der (Französischen) Westbahn sowie Paris-Lyon und Mittelmeerbahn gingen im Transit durch Frankreich:

von England nach Italien	9 222	t
„ Belgien nach Italien	14 577	„
„ Italien nach England	7 394	„
„ „ „ Belgien	2 793	„

insgesammt also rund 35 000 t. Hiervon ist der Verkehr mit Belgien, der von Jahr zu Jahr zunimmt, ganz offenbar zu einem grossen Theil durch die neue Alpenlinie bedroht. Die Gotthardlinie und die anderen Schweizer Bahnen haben nach langen Discussionen das Deutsche Tarifsystem, das sogenannte Reformsystem, angenommen. Von Chiasso südwärts gilt entweder der Italienische General- oder Specialtarif. (Anm. Ueber die neuerlichen Verhandlungen haben wir unsere Leser auf dem Laufenden erhalten. Die Redact.) Das Deutsche System begünstigt einerseits die Wagenladungen, andererseits die Massentransporte. Gegenüber dem in Frankreich üblichen Tarifsystem unterstützt das Deutsche ganz bedeutend die Concurrenz des Deutschen Handels. Wenn man die Frachten berechnet einerseits von Hâvre oder Dieppe oder Dünkirchen über Basel nach Mailand, andererseits von der Belgischen Küste über Basel nach Mailand, so kommt schon für die Wagenladungsgüter ein Unterschied von 10 Frcs. pro Tonne zu Gunsten der letzteren Route heraus. Hier ist also die Wahl der Ueberleitung des Güterverkehres auf die Gotthardbahn gar nicht zweifelhaft, Frankreich ist nicht im Stande ihn festzuhalten, was um so schlimmer erscheint, als dieser Verkehr fortwährend im Wachsen begriffen ist. Es kommt aber noch ein anderer Gesichtspunkt von Wichtigkeit hinzu, nämlich der eigentliche Pariser Verkehr, ebenso der von Nord- und Nordwest-Frankreich mit Italien. Dieser Verkehr, welcher von der Paris-Lyoner und Mittelmeerbahn via Modane besorgt wird, ist auf dem besten Wege, ebenfalls von der Gotthardbahn uns streitig gemacht zu werden und die Westbahn ihrerseits ist im Begriff, durch Tarife zu diesem für Frankreich traurigen Resultate noch mitzuhelfen. Augenblicklich scheint diese Gefahr noch nicht eingetreten, in dem Moment aber, wo die (Französische) Westbahn für Frachten aus Paris (für sogenannte Pariser Artikel, feine Webstoffe, Glas- und Porzellanwaaren, Fayencen etc.) und aus Nord- und Nordwest-Frankreich einen billigen internationalen Tarif mit der Gotthardbahn etc. contrahirt, hat letztere auch diesen Verkehr als Beute. Das ist für uns wahrlich nicht gleichgiltig, sondern es erscheint äusserst betrübend, unseren Handel mit Italien einer dem Einflusse Deutschlands direct unterworfenen Bahnlinie tributair zu sehen, ein Land, dessen Concurrenz unseren Export in Italien ebenso sehr bedroht, wie auf Transatlantischen Märkten.

Was den Personenverkehr anlangt, so darf man die Zahl der Englischen Orient-Geschäftsreisenden (London-Paris-Brindisi) auf etwa 4 500 bis 5 000 rechnen. Andererseits besteht noch ein sehr starker Vergnügungs-Reiseverkehr zwischen England und Italien; man kann ihn, Hin- und Rücktour zusammen, auf 35 000 Personen veranschlagen. Hier entsteht ein neuer Kampf. Der Dienst zwischen London und Mailand für Courierzüge ist folgender:

	Abfahrt aus London	Ankunft in Mailand	I. Classe Preis	II. Classe Preis
über Ostende, Belgien, Basel, Gotthard	Früh 7.35	Abds. 7.41	159,95 Frcs.	114,40 Frcs.
über Calais, Reims, Belfort, Basel, Gotthard . . .	„ 10.—	„ 7,41	179,95 „	130,85 „
über Calais, Paris, Modane, Montcenis	„ 7.35	„ 7.25	192,85 „	—

Auch hier liegt eine wirkliche Gefahr durch den Gotthardweg, nicht nur sehr ansehnlich gross für unsere Bahnen, sondern für Frankreich, für Paris, welches die Engländer auf ihrer Reise nach Italien bisher zu berühren gewohnt waren. „Man darf die Briten nicht von diesem Wege lassen, man darf sie nicht eine Route nehmen lassen, welche sie Deutschland annähert. Es liegt hier nicht nur ein Handelsinteresse vor!“

Und weiter. Werden nicht auch selbst Französische Reisende und Waarentransporte, die bisher ausschliesslich über Modane und Turin gingen, jetzt nach Mailand, Venedig, Piacenza, Bologna, Triest den Gotthardweg wählen? Der Kampf der Französischen südlichen Linien mit der Westbahn wird natürlich hier mit eingreifen, die Westbahn wird versuchen, den Personen- und Frachtenverkehr nach den Schweizer Linien und Gotthard zu dirigiren. Dieses Streben wird unterstützt durch die Entfernungen, denn von Paris nach Mailand via Gotthard sind nur 906 km, während die Route durch den Montcenis 951 km beträgt. Das macht einen bedeutenden Unterschied im Preise, während die Fahrzeit hier wie dort etwa 41 Stunden beträgt.

Um diese dargelegte ernste Gefahr für Frankreich abzuwenden — die Schrift spricht noch einmal die schon oben angeführten politischen Motive (Abhängigkeit der Gotthardbahn von Deutschland) aus —, giebt es nach der Meinung des früheren Premierministers nur ein „Beschwörungsmittel“: eine neue Alpenbahn zu schaffen, welche der Industrie Frankreichs und seinem Handel die Unabhängigkeit von der Gotthardbahn zurückgiebt und eine schnellere, directere und bequemere Verbindung, als Gotthard und Montcenis, herstellt: die Simplon-Durchbrechung. Das grosse Hinderniss waren bisher die enormen Kosten, die Frankreich zu tragen hätte. Aber vielleicht lässt sich doch ein Ausweg ohne die enormen Opfer finden.

Von einer Durchbrechung des Montblanc könne keine Rede sein. Die Entfernung von Mailand nach Paris sei durch den Montcenis 951 km, über den Gotthard 906 km, über den Simplon nur 835 km. Den Montblanc zu durchbrechen hiesse die Route via Montcenis verdoppeln. Die neue Simplonbahn würde die Französischen Frachten am Längsten auf Französischen Linien halten, die kürzeste Route sein und uns unabhängig machen von einer Alpenbahn, welche eigentlich eine Deutsche ist und Deutschen Interessen dient! (Die Schrift verbreitet sich dann noch ausführlich über das Simplonproject.) J. Fr.

Russische Correspondenz.

Mariupoler Steinkohlenbahn. Wie aus Mariupol gemeldet wird, ist am 1. November cr. der ordentliche Verkehr auf dieser Eisenbahn eröffnet worden.

Moskau-Kursk. Am 24. October a St. (5. November) hat der regelmässige Verkehr der Züge auf der Moskau-Kursker Bahn, welcher seit der Kukujewschen Katastrophe unterbrochen war, wieder begonnen. Die Brücke auf der Unglücksstelle ist beendet und die Züge passiren ohne Umsteigen der Passagiere. Der Fahrplan ist der nämliche wie vor der Katastrophe. Der Courierzug geht um 1 Uhr Mittags von Moskau ab; der Postzug um 3 Uhr 30 Minuten; die Passagierzüge um 6 Uhr 20 Minuten Abends, 10 Uhr Abends und 9 Uhr Morgens. Aus Kursk: der Courierzug um 3 Uhr 20 Minuten Nachts, der Postzug um 5 Uhr 50 Minuten Nachmittags und der Passagierzug um 12 Uhr 40 Minuten Nachmittags.

Nicolaibahn. Buffetwagen. In dem Verwaltungsrath der Grossen Russischen Gesellschaft wird die Frage über die Einführung von Buffetwagen in den Waggon der Courierzüge eifrigst ventilirt.

Kauftermine der Eisenbahnen für die Regierung. Die Zeitung „Molwa“ theilte neulich höchst interessante Daten mit über die Termine, an welchen für die Russische Regierung das Recht des Ankaufs der Privatbahnen eintritt. Die Nachrichten sind aus den Concessionen und Statuten der Bahngesellschaften direct geschöpft und daher ganz zuverlässig.

Nach denselben ist der erste Kauftermin für die Regierung bereits im Jahre 1877 für zwei Bahnen eingetreten, nämlich für Moskau-Rjäsan und Warschau-Wien, und der letzte Kauftermin tritt im Jahre 1909 ein für die Dünaburg-Witebsker Bahn.

Aus folgender Tafel ist ersichtlich, in welchen Jahren und wie viel Bahnen durch Kauf an die Regierung übergehen können.

Zahl der Bahngesellschaften	Jahr, in welchem der Kauftermin eintritt	Zahl der Bahngesellschaften	Jahr, in welchem der Kauftermin eintritt	Zahl der Bahngesellschaften	Jahr, in welchem der Kauftermin eintritt
2	1877	4	1888	6	1894
2	1883	3	1889	5	1895
2	1885	3	1891	1	1898
2	1886	4	1892	1	1907
2	1887	6	1893	1	1909

Aus diesem Täfelchen ist ersichtlich, dass in 13 Jahren — 1895 — bereits die Mehrzahl unserer Bahnen in den Händen der Regierung sein können, was — nebenbei gesagt — für einen grossen Theil derselben durchaus zum Nutzen und zur grösseren Sicherheit des Publikums dienen könnte.

St. Petersburger Hafen. In diesem Monate sollte nach der „Neuen Zeit" der Commerzhafen von Kronstadt nach Petersburg übergeführt werden, so dass die Navigationsperiode 1884 für alle ausländischen Schiffe im Frühjahr 1884 schon im neuen Hafen beginnen kann. Der Hafen ist auf dem Ostende der Kanonierinsel eingerichtet, an der Stelle, wo das Flüsschen Tschernaja in die Grosse Newa fällt. Rund um das Hafenbassin und längs dem Canal, welcher die ganze Kanonierinsel durchschneidet, werden Bauplätze für verschiedene Hafenanlagen vorbereitet. Die ganze Waarenbörse wird von Wassili-Ostrow hierher herübergeführt; dort bleibt nur die Fondsbörse. Auch alle Zoll-Packhäuser, welche jetzt das Börsengebäude umgeben, werden übergeführt, ebenso die Productenbörse vom Kalaschnikower Hafen, welche in letzter Zeit im Gasthaus Baranow abgehalten wurde. Mit der Productenbörse werden vom Kalaschnikower Haf en auch die unzähligen Kornmagazine zum Beladen der ausländischen Schiffe an die Linie der Putilowschen Bahn übergehen. Die ausländischen Schiffe brauchen dann nicht mehr Tage lang sich in der Newa heraufziehen zu lassen und für das Passiren der Brücken überflüssige Ausgaben zu machen, welche die Fracht für Korn bedeutend vergrösserten. Augenblicklich wird noch eifrigst und zwar mit Eisenbahnen an dem Ausgraben der Tranchée längs der Kanonierinsel gearbeitet, welche den zukünftigen Hafen mit dem Meercanal verbinden soll.

Finnlands Eisenbahnen. Die Deutsche „St. Petersburger Zeitung" brachte folgende Nachrichten über die Finnländischen Eisenbahnen in den letzten 10 Jahren, welche ich hier wörtlich wiedergebe:

„Das Netz der Finnländischen Bahnen umfasst zur Zeit nach dem im Jahre 1875 erfolgten Ausscheiden der sechs Werst langen Ssestrorjezk-Eisenbahn die Eisenbahnen St. Petersburg-Helsingfors-Tavastehus (446 Werst), Hangö-Hyvinge (139 Werst) und Tammerfors-Tavastehus (194 Werst), welche zum Schluss des Jahres 1880 über ein rollendes Material von 98 Locomotiven (0,126 pro Werst), 191 Passagierwaggons (0,237 pro Werst) und 2212 Güterwagen (2,84 pro Werst) verfügten.

Ueber die Frequenz der Finnländischen Bahnen während des letzten Jahrzehnts giebt die nachfolgende Uebersicht Auskunft: Befördert wurden:

im Jahre	Bahnlänge Werst	Passagiere	Militärs	Tot. Personen	Eilgüter	Frachtgüter	Total Pud
1871	452	605704	7151	612704	132712	10985527	11122239
1872	452	786926	15583	802509	166804	13802919	13969723
1873	452	873603	47192	920795	172021	14776750	14948771
1874	452	1064078	22441	1086519	183143	19501259	19684402
1875	591	1266486	44719	1311115	208956	23809753	24017709
1876	779	1441531	33314	1474845	249404	26319594	26568998
1877	779	1395737	44909	1440646	333956	28981754	29315710
1878	779	1526171	56892	1583063	377430	26548000	26925430
1879	779	1721815	61293	1782108	397287	24721860	25119147
1880	779	1766830	55722	1812552	423671	30293071	30716742

Zu dieser Uebersicht wäre noch nachzutragen, dass die mittlere jährliche im Betrieb befindliche Bahnlänge im Jahre 1871 — 447, 1875 — 545 und 1876 — 693 Werst betrug. Im Passagierverkehr machte sich somit, wie vorstehende Uebersicht erkennen lässt, während des letzten Jahrzehnts, wenn wir vom Jahre 1877 absehen, fortgesetzt eine erhebliche Steigerung bemerkbar, und zwar stieg derselbe 1872 um fast 31 pCt., 1873 um $14^3/_4$ pCt., 1874 um 18 pCt., 1875 um 15,7 pCt., 1876 um 12,5 pCt., 1878 um 9,9 pCt., 1879 um 12,6 pCt. und 1880 um 1,7 pCt. gegen das Vorjahr; nur im Jahre 1877 machte sich vorübergehend ein Rückgang des Personenverkehrs um $2^1/_4$ pCt. gegen das Vorjahr bemerkbar. Der Güterverkehr weist gleichfalls fast in allen Jahren eine mehr oder minder erhebliche Steigerung auf; dieselbe betrug 1872 — 25,6 pCt., 1873 — 7,09 pCt., 1874 — 31,7 pCt., 1875 — 22 pCt., 1876 — 10,6 pCt., 1877 — 10,3 und 1880 — 22,3 pCt. gegen das Vorjahr. Nur in den Jahren 1878 und 1879 machte sich gegen das Vorjahr ein Rückgang von 8,15 resp 6,8 pCt. bemerkbar.

Das finanzielle Ergebniss des Betriebes der Finnländischen Bahnen während des letzten Jahrzehnts wird durch nachfolgende Daten illustrirt. Es betrugen:

im Jahre	Bruttoeinnahme		Ausgabe		Reingewinn		
	insgesammt	pro Werst	insgesammt	pro Werst	insgesammt	pro Werst	
1871	662827	1483	460934	1031	201893	452	Rbl. M.
1872	865060	1913	605380	1339	259680	574	„
1873	939808	2079	761476	1685	178332	394	„
1874	1127306	2494	966833	2139	160473	355	„
1875	1326282	2433	1253020	2299	73263	133	„
1876	1719569	2481	1551236	2238	168333	243	„
1877	1696256	2177	1540771	1978	155485	199	„
1878	1583452	2032	1315457	1784	267995	248	„
1879	1527437	1961	1140323	1464	387114	497	„
1880	1721412	2310	1143635	1468	577777	742	„

Das Verhältniss der Ausgabe zur Bruttoeinnahme betrug mithin: 1871 — 69,54 pCt., 1872 — 69,98 pCt., 1873 — 81,02 pCt., 1874 — 85,76 pCt., 1875 — 94,47 pCt., 1876 — 90,79 pCt., 1877 — 90,83 pCt., 1878 — 87,78 pCt., 1879 — 71,80 und 1880 — 66,43 pCt. Uebrigens bleibt zu beachten, dass unter den Ausgaben durchweg auch die Neubauten inbegriffen sind, deren Kosten aus den Exploitationssummen bestritten wurden. Solche Bauten waren ausgeführt worden im Jahre 1872 für 92 706 Rbl. Met., 1873 für 194 241 R. M., 1874 für 308 721 R. M., 1875 für 464 093 R. M., 1876 für 425 922 R. M., 1877 für 249 353 R. M., 1878 für 69 603 R. M., 1879 für 53 548 R. Met. und 1880 für 79 170 R. M. Hierdurch verringern sich also die eigentlichen Betriebskosten für 1872 auf 1134, 1873 — 1255, 1874 — 1456, 1875 — 1631, 1876 — 1624, 1877 — 1658, 1878 — 1599, 1879 — 1408 und für 1880 auf 1366 Rbl. Met. pro Bahnwerst, und die Reineinnahme steigt für 1872 auf 779, 1873 auf 824, 1874 auf 1038, 1875 auf 802, 1876 auf 857, 1877 auf 519, 1878 auf 433, 1879 auf 553 und für 1880 auf 844 Rbl. Met. pro Bahnwerst. Das Verhältniss der Ausgabe zur Bruttoeinnahme erhält, wenn wir die für Neubauten verwandten Summen ausser Betracht lassen, folgende Gestalt: 1872 — 59,26 pCt., 1873 — 60,35 pCt., 1874 — 58,38 pCt., 1875 — 67,02 pCt., 1876 — 63,12 pCt., 1877 — 76,13 pCt., 1878 — 78,62 pCt., 1879 — 71,18 pCt. und 1880 — 61,83 pCt. Zum Schluss sei noch bemerkt, dass bei den Umrechnungen der Finnländische Centner zu 2,6 Pud und die Finnländische Mark zu fünfundzwanzig Kopeken Gold in Rechnung gebracht worden ist."

Die Regierungsdirectoren bei den Eisenbahngesellschaften. Bei sehr vielen unserer Eisenbahngesellschaften sind bekanntlich als Mitglieder der Verwaltungsräthe Vertreter der Regierung angestellt, welche dazu berufen sind, die Legalität in den Handlungen der Verwaltungsmitglieder zu bewahren. Da in den meisten Fällen zu diesem Amt Personen berufen sind, welche noch ein anderes Kronsamt haben, welches ihnen zur getreuen Pflichterfüllung als Mitglied eines Eisenbahnverwaltungsraths nur sehr wenig Zeit lässt, so sollen jetzt die Bedingungen zur Bestätigung auf ein solches Amt verändert werden.

Man will folgende Regeln aufstellen: 1. In den Personaletat einer jeden Eisenbahnverwaltung kann ein Regierungsmitglied nur mit berathender Stimme ernannt werden; in die Verwaltungsräthe jedoch jener Bahnen, welche noch die Regierungsgarantie geniessen, können auch mehrere Vertreter der Regierung ernannt werden.

2. Das Amt eines Regierungsdirectors in einer Eisenbahnverwaltung darf unter keiner Bedingung mit einer anderen etatmässigen Stelle im Dienste der Regierung verbunden werden.

3. Die Verpflichtungen der Regierungsdirectoren sollen darin bestehen, nicht zuzulassen, dass durch die Handlungen und Anordnungen des Verwaltungsrathes der Bahn die bestehenden Eisenbahngesetze in irgend einer Weise verletzt werden oder überhaupt eine Thätigkeit entwickelt wird, welche gegen das Interesse des Staates oder der Gesellschaft gerichtet ist. Zu diesem Behufe sind diese Mitglieder berechtigt, den Verwaltungsrath durch den Präsidenten zusammenzurufen, und sind dieselben verpflichtet, allen Verhandlungen der Gesellschaft beizuwohnen, sowohl den Sitzungen des Verwaltungsrathes, als den allgemeinen Generalversammlungen der Actionäre.

4. Die Regierungsdirectoren haben das Recht, gegen alle Anordnungen des Verwaltungsrathes zu protestiren, sobald sie dieselben nicht billigen — wobei sie von ihrer Absicht zu protectiren in derselben Sitzung Anzeige machen müssen, in welcher die zu protestirende Anordnung stattfand. Als Termin, um den Protest einzureichen, werden drei Tage bestimmt, wobei letzterer durch den Verwaltungsrath der allgemeinen Generalversammlung der Actionäre vorgelegt werden muss, wenn der Gegenstand des Protestes nicht die Interessen der Regierung und des Publikums berührt — im anderen Falle aber dem betreffenden Ressort Eingabe gemacht werden muss. — Leider ist von dieser Idee bis zu ihrer Ausführung noch eine weite Kluft, welche zum eigenen Schaden der Regierung durch ihre ersten und höchsten Beamten, denen die Initiative in solchen Dingen zukommt, noch nicht so bald überschritten werden wird!

Betriebsstörungen auf den Südwestbahnen. Die auffallenden klimatischen Erscheinungen des diesjährigen Herbstes haben auf den Bahnen Südrusslands bereits Anfangs October bedeutende Störungen im Betriebe hervorgerufen. In Folge eines Orkans und Schneesturms wurde am 3. October der Linientelegraph auf der Bahnstrecke Kasatin-Winnitza bedeutend beschädigt. Abends desselben Tages hörte die Thätigkeit des Telegraphen ganz auf, auf der Strecke von Birsula nach Wessely-Kut, Shmerinka und Kasatin. Die Leitung riss an vielen Stellen; an 600 Pfosten wurden gebrochen. Zwischen Kasatin und Kiew bildeten sich auf den 63 Werst grosse Schneeverwehungen. Ein Waarenzug vom 4. October blieb im Schnee stecken. Aus Kiew wurden Hilfszüge mit Arbeitern expedirt und Anordnungen getroffen, die Passagiere, falls es nöthig sein sollte, mit Pferden weiter zu bringen. Am 4. October wurden aus Kiew gar keine regelmässigen Züge expedirt. Diejenigen Züge, welche am 3. October aus Odessa abgegangen waren, kamen in Kiew nicht an. Endlich am 5. October, 7 Uhr Abends) war die Linie und die Stationen zwischen Kiew und Kasatin wieder frei und für Passagierzüge zu befahren

Aber der Postzug No. 3 von diesem Datum wurde nicht expedirt — und der Courierzug ging wohl von Kiew fahrplanmässig ab, aber die Passagiere wurden im Voraus in Kenntniss gesetzt, dass sie von Fastowo an verspäten würden. Dieser Zug erreichte Kasatin mit 7 Stunden Verspätung. Die Züge, welche aus Odessa in Kiew am 4. October ankommen sollten, erreichten vereinigt zu einem Zuge diese Station erst am 6. October. Vom 6. October an gingen dann erst die Züge wieder regelmässig, obgleich mit Verspätung. Diese Laune des Wetters kommt den Südwestbahnen theuer zu stehen.

Zur Eisenbahn-Frage in Frankreich.

Paris, den 24. November. Die Eisenbahn-Commission trat heute in dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu einer Berathung zusammen. Der Arbeitsminister begründete in längerer Ausführung den Wunsch der Regierung, mit den Eisenbahn-Gesellschaften lieber wegen Herabsetzung der Tarife und zu anderen Zwecken zu verhandeln, als in der Absicht eines Rückkaufs der Eisenbahnen. Die später zu einer Sitzung zusammengetretene Subcommission sprach sich gegen den Betrieb der Gesammtheit der Eisenbahnen durch den Staat einstimmig aus.

Gefahren starker elektrischer Ströme.

(Nach „Le génie civil“ 1. November 1882.)

Der Unglücksfall, welcher kürzlich beim Tuillerienfeste zweien Menschen das Leben kostete, hat die Nothwendigkeit ergeben, darüber auf das Eingehendste nachzudenken, wie bei Anlage von Leitungen mit sehr starken elektrischen Strömen nicht allein die Gefahr von Zündungen, sondern auch Unfällen für Personen vorzubeugen ist, die sich zwischen 2 derartigen Leitungen, oder in unmittelbarer Nähe derselben, aus irgend einem Grunde aufhalten müssen.

Die erste der zu stellenden Forderungen ist die der solidesten Umhüllung der Drähte mit Nichtleitern, d. h. die möglichste Isolirung derselben.

Dann müssen die mit hochgespannter Elektricität geladenen Leitungen räumlich so weit von einander getrennt sein, dass nicht je 2 correspondirende Drähte gleichzeitig von einem Menschen mit beiden Armen, beiden Füssen oder einem Arme und einem Fusse berührt werden können. In den meisten Fällen wird in dieser Beziehung eine Entfernung der Drähte von einander von 25 m genügen.

Endlich muss in Fällen auszuführender Reparaturen an den Drähten jedesmal vorher die Leitung entladen werden.

Wenn auch der elektrische Strom nicht immer so stark ist, dass er den in seinen Zirkel sich durch Berührung einschaltenden Menschen tödtet, so sind die Folgen einer derartigen Unvorsichtigkeit doch meistens sehr schmerzhaft und treten eigene physiologische Phänomene ein, so z. B. wird der Betreffende bis zur Abstellung des Stromes krampfhaft an den Draht gefesselt.

Ob der Tod Eingangs genannter 2 Personen die Folge einer Zersetzung des Blutes oder einer Nervenaffection gewesen ist, wird die von Dr. Ganel vorgenommene aber noch nicht abgeschlossene Untersuchung ergeben. r.

Literatur.

Die Verwaltung der Werkstätten und Werkstattsmaterialien, sowie der Betriebs-, der Oberbau- und der Baumaterialien (einschliesslich Buch- und Rechnungswesen) bei den Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, nebst anderen gemeinsamen Bestimmungen für diese Bahnen. Zum Handgebrauch zusammengestellt von H. Kosub, Geheimer exped. Secretär und Calculator. Verlag von Wolf Peiser, Berlin S., Brandenburgstr. 11. 17 Bogen gr. 8°. Preis 5 ℳ.

Dem nach den umfangreichen Verstaatlichungen mehr und mehr hervorgetretenen Bedürfniss nach einheitlicher Gestaltung der Einrichtungen in den einzelnen Zweigen der Staatseisenbahn-Verwaltung ist in den letzten beiden Jahren durch Einführung entsprechender, in dem Königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausgearbeiteter Instructionen und Reglements für die oben bezeichneten Dienstzweige abgeholfen worden.

Nachdem durch Einführung eines den Grundsätzen des „Normal-Buchungsformulars“ für das Etats- und Buchungswesen und durch die „Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung“ für die Geschäftsführung bei den Königlichen Eisenbahndirectionen etc. seit April 1880 einheitliche Normen gegeben waren, sind insbesondere auch für die Verwaltung der Werkstätten und Werkstattsmaterialien etc. einheitliche Normen von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten gegeben worden.

Es hat dies dem auf dem Gebiete der Eisenbahnliteratur bereits bekannten Herrn Verfasser Veranlassung gegeben, diese Dienstvorschriften nebst den inzwischen ergangenen abändernden und ergänzenden Bestimmungen und zugehörigen Schemas unter Einfügung von Erläuterungen zum Handgebrauch zusammenzustellen. Das Buch wird, im Anschluss an die beiden Werke desselben Herrn Verfassers „Die Verwaltung der Preussischen Staats- etc. Eisenbahnen in finanzieller Beziehung“ und „Die Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in Preussen“ den Eisenbahnbeamten sowohl als Nachschlage-, wie als Lehrbuch willkommen sein. —

Um den Lesern eine vollständige Uebersicht des vorbezeichneten Buches zu gewähren, lassen wir hier das Inhaltsverzeichniss folgen:

Illing, Geh. Ob.-Reg.-Rath, **Handbuch für Preuss. Verwaltungsbeamte, Kreis- und Gemeindevertreter und Schöffen.** 3. umgearbeitete Auflage (Berlin, A. Haack), umfasst in seiner vollständig neuen Umarbeitung in 2 starken Bänden den gesammten Geschäftskreis der unter der Regierung stehenden Behörden, mit Ausschluss der Militärgesetzgebung. Als besonders wichtig ist hervorzuheben: Die Armenpflege und die Polizeiverwaltung im weitesten Sinne, also auch die Verwaltungsvorschriften in Beziehung auf Kirche und Schule, die Communalverfassung und die directen Steuern.

Illing's Handbuch soll nicht blos den Beamten, insbesondere den Schöffen und den Mitgliedern der Verwaltungsgerichte, ein bequemes und übersichtliches Hülfsmittel für den täglichen dienstlichen Gebrauch gewähren, sondern auch den Privatpersonen, welche mit öffentlichen Behörden zu thun haben oder sich über Gegenstände der Verwaltung zu informiren wünschen, Gelegenheit zur vollständigen und leichten Orientirung verschaffen. Es sind zu diesem Behufe ein systematisches, sehr specielles Sachregister, sowie ein chronologisches Register am Schlusse beigefügt, und die Gesetze mit den Ausführungs-Instructionen in vollständigem Abdruck, sowie daneben die erläuternden Rescripte und Erkenntnisse in kurzem Auszuge gegeben, unter Hinweis auf die amtlichen Sammlungen, in welchen dieselben erforderlichen Falles aufgesucht werden können.

Das für alle Beamten wichtige Buch bietet in seinen 115 Bogen einen genauen und vollständigen Verwaltungscodex und eine Zusammenstellung der hauptsächlichsten Verwaltungsvorschriften und verdient recht warm empfohlen zu werden.

Das Buch der Bücher. Aphorismen der Weltliteratur, gesammelt und geordnet von Egon Berg, ist ein im Verlage von Karl Prochaska in Teschen und Wien erschienenes Werk, welches die Aufmerksamkeit aller Gebildeten verdient. Auch der Eisenbahnfachmann bedarf in seinem ernsten und aufreibenden Berufe so oft des erfrischenden, ermuthigenden Gedankens, der Aussprüche grosser Männer. Diese findet er in den zwei Bänden, welche in XXII Capiteln mit den entsprechenden Inhaltsüberschriften mit 3 107 Aphorismen „Herz und Natur“, dann in XVI solchen Capiteln mit 2359 Aphorismen „Geist und Welt“ behandeln. Scharf und bestimmt treten die besonderen Eigenthümlichkeiten der verschiedenen Literaturen hervor, deren Perlen in der Ursprache und in vorzüglicher Uebersetzung hier gesammelt erscheinen. Alle diese Momente sind sicherlich geeignet, kräftige Anregungen zu erzeugen, den kritischen Sinn zu festigen und das Urtheil zu vertiefen. Die äusserst splendide Ausstattung dieses Werkes lässt dessen Preis von 5 fl. pro Band nicht zu hoch erscheinen.

Miscellen.

Die Schwedischen Staatsbahnen haben beschlossen, die von **Gebr. Körting** in Hannover construirte **automatische Vacuumbremse** definitiv auf ihren Bahnen einzuführen und bereits obiger Firma eine Bestellung von Ausrüstungsgegenständen für 20 Locomotiven und Tender, 20 Gepäck-, 60 Personen- und 20 Leitungswagen ohne Bremse zur schleunigen Ablieferung übertragen.

Dieser Beschluss der Schwedischen Staatsbahn ist um so bemerkenswerther, da dieselbe seit 2 Jahren Versuche mit der Luftdruckbremse von Westinghouse gemacht hat und zu dem Resultate gekommen ist, dass die Bremse für ein nordisches Klima sich nicht eignet.

—st.— **Dampf-Strahl-Cylinder-Schmier-Apparat,** System Romberg. D. R.-P. No. 18708. Dieser sehr einfache Apparat lässt die Anwendung eines jeden pulverförmigen oder flüssigen Schmierstoffes (als Graphit, Talk, Talg, Mineralöle und Fette jeder Art) zu und gestattet zugleich die Dampfcylinder vor Ingangsetzung der Maschine gefahrlos anzuwärmen. Bei den Locomotiven erhält der Apparat seine Aufstellung innerhalb des Führerstandes und kann hier jederzeit während der Fahrt bedient und event. gereinigt werden. Mit demselben ist es auch möglich, beim Durchfahren langer Gefällsstrecken Kolben und Schieber der Locomotiven bei ganz geschlossenem Regulator durch Dampf dauernd feucht zu erhalten, wodurch das lästige Trockenlaufen genannter Theile, sowie das Ausschmelzen der Dampfschieber gänzlich vermieden werden kann.

Die Apparate werden geliefert von C. W. Julius Blanke et Co. in Merseburg und zwar in 6 verschiedenen Grössen zu den Preisen von 50—85 *M.* mit 10 pCt. Rabatt.

Pullman's Palast-Wagen-Gesellschaft. Von der grossen Bedeutung dieser Gesellschaft, welche Schlaf- und Gesellschafts-Wagen in die Amerikanischen Bahnzüge einstellt, giebt der in der „Railr. Gazette" veröffentlichte Status pro 1881/82 ein anschauliches Bild. Danach betrug das Anlagecapital 21 295 300 D. (ca. 85 000 000 *M.*), darunter 12½ Millionen Dollar Actien. Die Gesellschaft besass am Schlusse des Betriebsjahres Werkstätten- etc. Etablissements in Detroit, „Pullman", St. Louis, Mantua, Chicago; ihr Bestand an eigenen Waggons betrug 564, ausserdem hatte sie im Betrieb oder unter Controlle noch fernere 209 Waggons.

Die Brutto-Einnahme belief sich auf . .	3 737 538 D.,
„ Betriebs-Ausgaben (incl. 207 156 D. für Aufpolsterung und Unterhaltung der Betten)	1 272 891 „
Bleiben Netto-Erträge	2 464 647 D.,

wovon u. A. 433 000 D. an Zinsen und Renten und 870 936 D. an Dividenden gezahlt, ein grosser Theil aber reservirt wurde. Im Jahre 1880/81 betrug die Dividende nur 482 166 D.

Für jeden der in Betrieb gestandenen 773 Wagen ergab sich also eine Brutto-Einnahme von 4 396 D. und eine Ausgabe von 1 647 D.

Höchster Tunnel. Der 1 800 Fuss lange Tunnel auf der Denver und South Park Abtheilung der Union Pacific Bahn dürfte der höchst gelegene in Amerika und Europa sein. Sein westliches Portal ist 11 524 Fuss über dem Meeresspiegel; der östliche Eingang ist an einer scharfen Curve, welche noch ein Stück in den Tunnel hinein fortgeht.

Beraubung eines Zuges. Als der westwärts gehende Personenzug der Atchison, Topeka & Santa Fe Bahn am 30. September cr. in der Nähe von Granada, Col., auf einem Kreuzungspunkte den entgegenkommenden Zug vorübergelassen hatte, bestiegen vor der Weiterfahrt plötzlich 2 Männer mit gezogenen Revolvern die Locomotive und zwangen den Führer, 1½ Meilen vorwärts zu fahren, wo 15 mit Revolvern bewaffnete Kerle sich des ganzen Zuges bemächtigten. Der einzige abgegebene Schuss war auf den Conducteur, welcher nach vorn gegangen war, um die Ursache des Anhaltens zu erfahren. Derselbe lief dann zurück nach dem Rauchwagen, in welchem ein Sheriff und ein Hilfssheriff sassen. Diese zogen ihre Revolver und hinderten, dass die Passagiere ihrer Werthsachen beraubt wurden. Die Räuber begnügten sich, 5 000 D. aus dem Expresswagen zu stehlen und befahlen sodann dem Locomotivführer, weiter zu fahren. Sie bestiegen darauf ihre Pferde und machten sich aus dem Staube. Ein 10 000 D. enthaltender Geldschrank im hinteren Theile des Expresswagens wurde von ihnen nicht berührt. Noch an demselben Abend ging eine Anzahl bewaffneter Bürger von Granada zur Verfolgung der Räuber aus. (Railr. Gaz.)

England. Die s. Zt. mit so viel Eclat herausgekommenen Actiengesellschaften für elektrische Beleuchtung fangen an, nachdem die Actien ihre schwindelhafte Höhe nach und nach eingebüsst haben, theilweise schon in Liquidation überzugehen. Dem gegenüber haben die s. Zt. vor Schrecken so stark gefallenen Gasactien Preiserhöhungen von 10—20 pCt. erfahren. Die infolge des elektrischen Lichtes an die Gasbeleuchtung gestellten Anforderungen sind derartig gestiegen, dass besonders für Strassenbeleuchtung ein viel grösseres Volumen von Gas verbraucht wird.

Die Einnahmen der Londoner Wasserversorgungs-Gesellschaften haben sich in den letzten 10 Jahren um bis etwa 80 pCt. gehoben; sie sind sämmtlich in finanziell sehr günstiger Lage. Man spricht von einer Amalgamirung der acht existirenden Gesellschaften. Ihre Bruttoeinnahmen betrugen im Jahre 1872 982 742 £ und 1882 1 578 123 £. Sollte es wirklich zu einer Vereinigung kommen, so dürfte die Rentabilität noch eine bedeutend höhere werden.

Der bekannte Erfinder des Linoleums, Mr. Walton, hat vor ca. einem Jahre ein neues Material herausgebracht, welches zur verschönernden Verkleidung von Wänden, als Thüreinlagen etc. bereits vielfach in Verwendung gekommen ist. Das Material ahmt gepresstes Leder in schöner Weise nach, ist sehr widerstandsfähig und wird in neuester Zeit von Englischen Eisenbahn-Gesellschaften vielfach zur Verkleidung der oberen Theile von Salon- und I. Classe-Wagen benutzt. Zeichnungen, Figuren, Arabesken können auf diesem Material in scharfen Umrissen dargestellt werden und verträgt es ausserdem beliebigen Anstrich, Bemalung, Broncirung oder Vergoldung etc.

An Schiffen wurden exclusive von Collisionen im Jahre 1881 495 Dampfer und 2 367 Segelschiffe an den Englischen Küsten entweder gänzlich verloren oder beschädigt.

Ein Kirchenschiff, Eigenthum der „Thames Church Society", liegt augenblicklich im St. Pauli-Hafen, um eine werthvolle Orgel, welche von einem auf der Gr. Freiheit in Altona wohnenden Orgelbauer geliefert wird, einzunehmen. Das Schiff, dessen Inneres zum grössten Theil eine Capelle bildet, ist dazu bestimmt, den Englischen Fischern, welche auf der Nordsee ihr Gewerbe betreiben, die Theilnahme am Gottesdienst zu ermöglichen.

Verbesserter Putzmörtel. Nach einer Notiz im „Scientific Americain, October 21. 82" soll das durch Frost und sonstige Witterungseinflüsse veranlasste Reissen und Abblättern des Wand- und Deckenputzes gänzlich verhindert werden, wenn statt der ausserdem theureren Kuhhaare Sägemehl dem Mörtel zugesetzt wird. Zwei Theile des vorher getrockneten und durch Sieben von grösseren Partikelchen gereinigten Sägemehls werden mit fünf Theilen scharfen Sand und einem Theil Cement innig gemengt. Diese Masse wird dann mit zwei Theilen Kalk zu Mörtel verarbeitet. —r—

Das technische Antiquariat der Polytechnischen Buchhandlung von A. Seydel, Berlin W. Leipzigerstrasse No. 8, versendet ihren Katalog No. 30. Derselbe enthält unter andern werthvollen Werken die hinterlassenen Bibliotheken der verstorbenen Herren Kgl. Preuss. Geh. Reg.-Rath, vorm. K. K. Oesterr. Hofrath Max Maria von Weber — Civilingenieur C. Kayser (Berlin) — C. F. Voigt, vorm. städt. Heizungsingenieur in Berlin — Bergwerksdirector Küper (Dortmund) — Wasserbauinspector Russell (Halle a/S.) — sowie die Bibliothek des Kgl. Preuss. Geh. Ober-Bauraths a. D. Flaminius.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Im Niederländisch-Norddeutschen Eisenbahnverbande kommen vom 1. December d. J. ab für die Beförderung von eisernen Panzerplatten in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Quantum pro Wagen die nachstehenden Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung:

von Buckau	pro 100 kg
nach Amsterdam	1,28 *M.*
„ Rotterdam	1,35 „

Braunschweig, den 24. November 1882.
Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (2168)

Harz-Nordsee Verband. Am 1. December 1882 tritt in oben bezeichnetem Verbande zum Gütertarif der 28. und zum Vieh- etc. Tarif der V. Nachtrag in Kraft, durch welche die Station Hoya der Hoyaer

Eisenbahn in den directen Verkehr einbezogen wird.

Exemplare der betreffenden Nachträge sind bei den Verbands-Expeditionen zum Preise von je 0,05 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 23. November 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (2169)

Am 1. December d. J. tritt zum diesseitigen Local-Gütertarif vom 1. Juli 1881 der Nachtrag 10 in Kraft.

Derselbe enthält: Berichtigungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, Aufhebung einzelner Ausnahmetarifsätze u. s. w.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Expeditionen der diesseitigen Stationen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück zu beziehen. Magdeburg, den 22. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2170)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Zum Gütertarif tritt am 1. December cr. Nachtrag IX in Kraft. Derselbe enthält directe Tarifsätze für Station Hoya der Hoyaer Eisenbahn, Frachtsätze zwischen Leer, Station der Oldenburgischen Staatsbahn und der Station Halle (Thüringischer Bahnhof) sowie Aenderung einer Stationsbezeichnung.

Nachtragsexemplare sind bei den Verbands-Expeditionen zum Preise von 5 ₰ pro Stück käuflich zu haben. Erfurt, den 21. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbands-Verwaltungen. (2171)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Durch den zur Ausgabe gelangenden Nachtrag XIII zum Gütertarifheft No. 5 wird die Gültigkeit der Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl im Verkehr mit den Stationen Berlin etc. bis Ende des Jahres 1884 verlängert. Der Nachtrag ist durch die Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu beziehen. Erfurt, den 22. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2172)

Thüringisch - Bayerisch - Württembergischer Eisenbahnverband. Zum Gütertarife treten in Kraft:

Am 1. December cr. bezw. am 15. Januar 1883. Nachtrag XXIX zum Tarifheft 1 mit anderweiten, theilweis ermässigten Frachtsätzen für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz - Lindenau und Zeitz des Eisenbahn - Directionsbezirks Erfurt und Druckfehlerberichtigungen; am 1. Januar fut. Nachtrag XIX zum Tarifheft 2, enthaltend die Aufhebung des directen Verkehrs mit den Württembergischen Stationen Immendingen, Schafhausen b. Calw und Villingen.

Nachtragsexemplare sind bei den Expeditionen zum Preise von 10 ₰ bezw. 5 ₰ pro Stück käuflich zu haben. Erfurt, den 22. November 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (2173)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Mit 15. December 1882 tritt Nachtrag III zu unseren allgemeinen Tarifen vom 1. April 1881 mit folgendem Inhalte in Kraft:

I. Erweiterung des Ausnahme-Tarifes No. X,

II. Ausdehnung des Ausnahme-Tarifes No. III,

III. Aufhebung der Frachtsätze für Oderberg im Ausnahme-Tarife Nr. XI.

Einzelne Exemplare dieses Nachtrages sind in unserem commerciellen Bureau (V. Széchenyigasse 2) erhältlich. Budapest, am 23. November 1882. Die General-Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (2174)

Zu den am 1. August d. J. in Kraft getretenen Heften II und IV des Tarifs für den **Rheinisch - Westphälisch - Hessischen Güter-Verkehr** treten am 10. Januar 1883 verschiedene Druckfehlerberichtigungen in Kraft, welche Frachterhöhungen in sich schliessen. Das Nähere ist bei den Verbands-Verwaltungen und bei den Verbands - Güter - Expeditionen zu erfahren. Köln, den 24. November 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2175)

Deutsch - Dänischer Verbands - Güter-Verkehr. Zum Gütertarif des Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1881 tritt mit Gültigkeit vom 1. December d. J. ein Nachtrag IV in Kraft, durch welchen Abänderungen bezw. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation zur Einführung kommen.

Die durch diesen Nachtrag eintretenden Erhöhungen, welche darin bestehen, dass die Artikel:

Oelsamen, als Baumwollensamen, Hanfsamen, Leinsamen, Mohnsamen, Rübsamen, Raps, Dotter, Seesamsaat (Ostindischer Oelsamen) und Reigrassamen,

die bisher allgemein zum Ausnahmetarif 1 tarifirten, nunmehr, excl. mit Altona, Flensburg, Lübeck, Ottensen, zum Specialtarif 1 befördert werden sollen, treten jedoch erst mit dem 15. Januar 1883 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güter - Expeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 25. November 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (2176)

Schleswig-Holsteinischer Verband-Güter-Verkehr. Zu dem Verbands-Güter-Tarif ist mit Gültigkeit vom 1. December 1882 ein Nachtrag V erschienen, mit welchem ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 1 zwischen den Stationen Altona, Eidelstedt, Elmshorn, Ottensen, Pinneberg einerseits und Station Hemme andererseits, eingeführt werden. Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Altona, den 25. Nov. 1882. Namens der Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (2177)

Rumänische Eisenbahnen. Am 20. November 1882 ist Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Fracht- und Eilgütern von Stationen der Ploesti-Predealer Linie, giltig vom 20. October 1882, in Kraft getreten. (2178)

Der vom 1. k. M. ab gültige **Nachtrag 3** zum **Seehafen-Ausnahmetarif** des Hannover - Bayerisch - Oesterreichischen Eisenbahn - Verbandes vom 1. November 1881 ist erschienen und käuflich im Preise von 0,10 ℳ durch die Güterexpeditionen der Verbandsstationen zu beziehen. Hannover, den 18. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2179)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. December cr. wird das auf der Strecke Inowrazlaw-Montwy gelegene Steinsalzbergwerk „Klausaschacht" als Tarifstation für den Güterverkehr eröffnet, und können von diesem Tage ab Güter aller Art von bezw. nach Klausaschacht aufgegeben werden. Die bezüglichen Tarifsätze sind bei unseren Expeditionen zu erfahren. Breslau, den 22. November 1882. Königliche Direction. (2180)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 1. November cr. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass, soweit die im Nachtrag 11 zu Heft 1 des Staatsbahn-Gütertarifs vom 1. Januar 1881 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Getreide im Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a. M. und Bromberg und den Stationen Bromberg und Thorn der Oberschlesischen Bahn, gegenüber den seitherigen Sätzen des Haupttarifs Fracht-Erhöhungen enthalten, die bisherigen niedrigeren Sätze für Getreide bis auf Weiteres, auch über den 31. December d. J. hinaus, noch Geltung behalten. Frankfurt a M., den 22. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (2181)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Zwischen den diesseitigen Stationen Basel und Konstanz treten am 1. December l. J. für den Transport von Zucker aller Art in Ladungen von 5000 und 10 000 kg ermässigte Frachtsätze von 0,85 bezw. 0,77 ℳ pro 100 kg in Kraft. Karlsruhe, den 24. November 1882. Generaldirection. (2182)

A. priv. Buchtêhrader Eisenbahn. Der Specialtarif für den directen Transport von Braunkohlen von Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn nach Aussig zur Elbe via Komotau, giltig vom 15. März 1875 tritt mit 16. December d. J. ausser Kraft. Die Generaldirection der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. (2183)

Zu Heft II des **Preussisch-Russischen Verbandtarifs** vom 13./1. Mai 1880 ist mit Giltigkeit vom 27./15. November cr. der sechste Nachtrag herausgegeben, enthaltend: 1. Aufnahme der Stationen Dubno und Rudnja - Poleskaja der Russischen Südwestbahnen in den Verband für sämmtliche Tarifklassen, 2. eine Berichtigung.

Exemplare qu. Nachtrags sind auf den Verbandstationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. Bromberg, den 25. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2184 J)

Mit dem 1. December 1882 treten im Staatsbahntarif **Bromberg - Berlin** directe Frachtsätze zwischen Stettin (Central-Güterbahnhof), Station des Directionsbezirks Berlin einer- und Stationen des Directionsbezirks Bromberg der Strecke Rehfelde - Landsberg andererseits in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den genannten Verbandstationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 19. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (2185 J)

Niederdeutscher Verband. Vom 1. December cr. ab erfolgt directe Beförderung von Gütern und Vieh im Verkehr zwischen der Station Hamburg des Directionsbezirks Hannover einer- und Stationen der Unterelbeschen Bahn andererseits. Mit demselben Tage wird eine directe Expedition von Viehsendungen zwischen der Station Sternschanze und Stationen der Unterelbeschen Bahn eingerichtet.

Das Nähere ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Hannover, den 25. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (2186)

Belgisch - Südwestdeutscher Güter - Verkehr. Am 1. December 1882 tritt zum Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheft IVb (I. Abtheilung) der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Druckfehlerberichtigungen der auf Seite 352, 372 und 373 des Heftes IVb (I. Abtheilung) enthaltenen kilometrischen Entfernungen, Routen und Frachtsätze.

Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleiben jedoch die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1883 in Kraft. Köln, den 1. December 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische). (2187)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn wird am 1. k. Mts. die bisherige Haltestelle Karf auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet werden, während die bisherige Haltestelle Gr.-Stein bereits am 1. d. Mts. auch für diesen Verkehr eröffnet worden ist.

Berlin, den 28. November 1882.

Die geschäftsführende Direction.
Simon.

3. Verkehrs-Störungen.

K. K. pr. Oesterreichische Nordwestbahn. Die Station Laube ist seit dem 25. d. Mts. durch Austritt der Elbe inundirt, mitbin können die im Rollen nach Laube befindlichen Wagen ihrem Bestimmungsorte nicht zugeführt werden.

Ueber die Dauer der Störung sind wir nicht im Stande heute schon irgend eine Ansicht auszusprechen. Wien, am 27. November 1882. Die Betriebs-Direction.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Der Verkehr auf der Strecke Eberbach - Neckarelz ist in Folge Bergsturzes und jener auf unserem Bahnhof Mannheim am Neckarhafen und am Rheinvorland in Folge Ueberschwemmung seit 24. November bis auf Weiteres unterbrochen. Karlsruhe, den 24. November 1882. Generaldirection.

4. Personenverkehr.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. October 1880 ist mit Gültigkeit vom 1. December 1882 ein Nachtrag I erschienen, mit welchem directe Tarifsätze zwischen Stockholm, Christiania, Frederikshald, Gothenburg einerseits und Charlottenburg, sowie den Berliner Stadtbahnstationen Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof andererseits zur Einführung kommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Personenexpeditionen. Altona, den 23. November 1882. Namens der Verbandsverwaltungen des Deutsch - Schwedisch-Norwegischen Personenverkehrs: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (477)

5. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von:

30 000 Stück eichenen Bahnschwellen
und
8 143 lfde. m eichenen Weichenhölzern

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können bei unserer Central-Materialiencontrole hier eingesehen oder von derselben gegen Erstattung von 1 ℳ Copialien bezogen werden.

Bezügliche Offerten sind bis zu dem auf den

14. December cr., Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr,

anberaumten Submissionstermine an die genannte Dienststelle einzureichen. Erfurt, den 22. November 1882. Königliche Eisenbahndirection. (478)

Schweiz. Centralbahn. Die Lieferung von 30 000 Stück Laschen im Gesammtgewichte von circa 258 t soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingnisse können im Bureau unseres Oberingenieurs (Leonhardsgraben 36 dahier) eingesehen und auf frankirtes Ansuchen bezogen werden.

Die Lieferungsangebote sind spätestens den 14. December nächsthin versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot für Laschenlieferung" dem unterzeichneten Directorium einzureichen. Basel, 18. November 1882. Directorium der Schweiz. Centralbahn. (473 H. & V.)

Privat-Anzeigen.

Patent - Eisenbahn - Billetschränke
D. R. P. No. 9429 liefert
Val. Hammeran in Frankfurt a. M.
Jllustrirte Preislisten gratis.
Agenten gesucht.

Filtration des Wassers
in großem u. kleinerem Maßstabe
nach
Dr. Gerson's System.
Patent- und Musterschutz-Ausstellung.
Silberne Medaille.

Reichspatent.

Das Filtrationsverfahren kann für ganze Städte, Fabriken, Brauereien, Brennereien, Kasernen, Hospitäler, einzelne Häuser Anwendung finden, um reines, klares, gesundes Wasser aus Flüssen, Bächen, Teichen, Seeen und abessinischen Brunnen zu erzielen. Herstellungs- u. Unterhaltungskosten verhältnißmäßig gering. Die Reinigung geschieht durch Gegenströme, die jeder Arbeiter ausführen kann. Leistungsfähigkeit unbeschränkt.

Atteste über seit längerer Zeit functionirende Anlagen zur Verfügung.

Dr. **Gerson, Hamburg.**
Illustr. Beschreibungen gratis. [H 06120]

Knallsignale (Petarden) in vorschriftsmässiger Ausführung liefern seit Jahren an fast sämmtliche in- und ausländische Eisenbahnen
M. Selig junior & Co.,
Berlin NW., Karlstrasse 20.

Fahnen gestickte und gemalte liefert
Franz Reinecke,
Hannover.

Gegründet 1808. **GUTEHOFFNUNGSHÜTTE,** *Gegründet 1808.*

Aktienverein für Bergbau & Hüttenbetrieb
in Oberhausen II. a. d. Ruhr, Rheinprovinz,
liefert:

A. Produkte der Stahl- u. Eisen-Werke aus Schweisseisen, Flusseisen u. Flussstahl.
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen.**
Laschen und **Unterlagsplatten.**
Lang- u. Quer-Schwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- und **Fein-Eisen,** als Rund-, Quadrat-, Flach- und Schneideisen.
Universal-Eisen.
Façon-Eisen, als L-T-I-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.
Gruben- und **Winkelschienen.**
Bleche, als Kesselbleche in allen Qualitäten, Feinbleche, Brückenbleche, gesteinte u. gerippte Bleche.
Streckengestelle für Gruben.
Walzdraht.

Produktionsfähigkeit pro Jahr:

Eisenbahnschienen u. Schwellen	70,000 t
Sonstige Stahlfabrikate	10,000 t
Bleche	10,000 t
Handelseisen incl. Brückenmaterial	40,000 t
Walzdraht	10,000 t

B. Hochofen-Produkte.
Puddel-, Giesserei-, Bessemer- und **Thomas-Roheisen.**
Spiegeleisen und **Ferro-Mangan.**
Produktionsfähigkeit pro Jahr: 170,000 t.

C. Bergbau-Produkte.
Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Lokomotiv- und Kessel-Feuerung, Ziegeleien und Kalkbrennereien sowie für Hausbrand.
Gewaschene Nusskohlen der Zeche Oberhausen.
Produktionsfähigkeit pro Jahr: 700,000 t.

D. Produkte der übrigen Etablissements.
Dampfmaschinen, besonders für Zechen, als Fördermaschinen, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.
Kaltluftmaschinen, System Bell-Coleman.
Schiffsmaschinen bis zu den grössten Dimensionen.
Druck- und **Hebepumpen** für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Façoneisen.
Geschmiedete Rund-Gestänge mit Patentschlössern aus bestem Hammereisen.
Waggonkipper, vollständig selbstthätig, Patent Gutehoffnungshütte.
Maschinenguss jeder Art und Grösse.
Poteriegnss.
Geschosse in allen Kalibern, roh und mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.
Schmiedestücke jeder Façon und jeder Grösse.
Schiffs-Ketten, Anker und **Steven.**
Krahnenketten, sowie Ketten jeder Art.
Dampfkessel, Reservoirs etc.
Eiserne Brücken, Dachconstructionen jeder Grösse.
Drehscheiben, Schwimm- u. Trocken-Docks.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr.
Eiserne Kähne, Pontons.

Ausgeführte grössere Eisenconstructionen:
Diverse Brücken über den Rhein, die Weichsel, Weser, Elbe, Mosel, für die Gotthardbahn etc.
Perronhalle für den Anhalter Bahnhof in Berlin.
Grosses Schwimmdock für die Kaiserl. Marine.

PATENTE: Wasserhaltungsmaschinen mit Rotation und Hubpausen, System Kley. **Flachschieber und Präcisions-Steuerungen** für Dampfmaschinen, System Gutehoffnungshütte. **Fördermaschinen** mit Expansionssteuerung, System Versen. **Waggonkipper,** vollständig selbstthätig, System Gutehoffnungshütte. **Schlösser** für Rundeisengestänge. **Kaltluftmaschinen,** System Bell-Coleman.

Der Verein besitzt folgende Werke:
I. Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
II. Hammer Neu-Essen bei Oberhausen II.
III. Walzwerk Oberhausen in Oberhausen II.
IV. Walzwerk Neu-Oberhausen in Oberhausen II.
V. Eisenhütte Oberhausen in Oberhausen II.
VI. Zeche Oberhausen in Oberhausen II.
VII. Schiffswerft Ruhrort in Ruhrort.
VIII. Zeche Neu-Essen II-Ludwig in Bellinghausen.
IX. Zeche Neu-Essen IV in Bellinghausen.
X. Zeche Osterfeld in Osterfeld.
XI. Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Lothringen etc.

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 8000.

Die
Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"
(vorm. William Benndorf)
Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer:
Schraubenschneid - Support - Drehbänke nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallel-schraubstöcke;**
ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:
Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.
Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.
Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen. Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

№ 94. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. December 1882.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Annahme des Staatsbahnvertrages im Ungarischen Abgeordnetenhause.

Nach kurzer Debatte wurde der Gesetzentwurf über die Genehmigung und Inartikulirung des Staatsbahnvertrages sowie die der Oesterreichischen Staatsbahn zu ertheilende Concession für den Betrieb und Ausbau der Waagthalbahn und über den Ausbau der Eisenbahn Ofen-Szöny einstimmig angenommen. Der Referent György (Redacteur des Ungarischen Fachblattes) beleuchtete in kurzer Rede die Vortheile und Nachtheile des Vertrages. Oppositionelle Redner bemängelten zwar, dass dem Hause nicht das Kartell mit der Ungarischen Staatsbahn vorgelegt werde, dass noch grössere Concessionen von der Staatsbahn zu erlangen gewesen wären, dass die gemeinsamen Agenden beider Verwaltungsräthe (Wien und Budapest) nicht genau präcisirt seien, dass der Vertrag keine Bestimmung hinsichtlich der Eisenbahn Arad-Temesvar enthalte, dass auch über die Domainen und Gewerke der Staatsbahn die Bestimmung nicht ganz klar sei etc.

Diese und ähnliche Einwendungen wurden durch die nachfolgend reproducirten zwei ministeriellen Reden widerlegt.

Ministerpräsident Tisza: Ich ergreife nur deshalb das Wort, um auf Einiges zu reflectiren, was der Vorredner gesagt hat. Er sagte, er könne es nicht billigen, dass hier von der Oesterreichischen Staatsbahn wie von einem besiegten Feinde gesprochen werde. Ich gebe dem Herrn Abgeordneten so sehr Recht, dass dies nicht richtig ist, dass ich selbst seiner Ansicht beipflichte. Jedenfalls halte ich es für meine Pflicht, das Wort zu ergreifen, damit nicht einmal die Vermuthung aufkomme, als ob die Regierung von der Ansicht geleitet wäre, dass sie die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft als besiegt betrachte. Man sagte ferner, wir hätten vor 3 Jahren diesen Vertrag schliessen sollen. Ich glaube, nein ich weiss, dass es vor 3 Jahren nicht möglich war, diesen Vertrag zu Stande zu bringen; denn dazumal hatte sich in den leitenden Kreisen jener Gesellschaft die Ueberzeugung noch nicht Bahn gebrochen, dass es ebenso sehr im Interesse der Gesellschaft wie des Landes liege, die gesellschaftlichen Zwecke nicht als Feind, sondern in Freundschaft mit dem Lande zu verfolgen. Die so vielfach verlästerte Semlin-Rakos-Ujszaszer Linie sowie der Ankauf der Waagthalbahn haben ihr redlich Theil daran, dass endlich dieses Ziel erreicht worden ist. Jetzt war die Zeit da, und es wäre der grösste Fehler gewesen, zu warten, bis — wie man sagte — „die Staatsbahn besiegt zu unseren Füssen gelegen wäre“. Das wäre ein Fehler aus vielen Gründen gewesen, aber auch deshalb, weil die Besiegung einer so mächtigen Gesellschaft viele Millionen kostet, und selbst mit diesem Preise der Millionen wäre Niemandem geholfen gewesen. Im Interesse Ungarns liegt eine ihre Interessen mit denen des Landes identificirende grosse starke Eisenbahn-Gesellschaft, aber nicht eine solche, die der Staat erst um den Preis vieler Millionen ruinirte und die sodann gar nicht mehr im Stande gewesen wäre, den Interessen des Landes mit voller Kraft zu dienen.

Communicationsminister Baron Kemény (nach Hervorhebung der Verdienste seines Vorgängers Ordody und des leider zurückgetretenen Staatssecretärs Hieronymi um diesen Vertrag): Der Vertrag könne nicht isolirt, sondern nur als Consequenz der von der Regierung befolgten Verkehrspolitik beurtheilt werden. Es war nicht leicht, diese Politik durchzuführen; sie kostete grosse Opfer, allein sie war keine vergebliche. Dieselbe Richtung werde auch künftig befolgt werden. Der Vertrag sei gewissermassen der Schlusspunkt der bisherigen Bestrebungen. Die vorgebrachten Einwendungen seien nicht stichhaltig. Nirgends sei im Vertrage gesagt, dass Ungarn auf die Freiheit der Tarifbildung verzichtete, denn dies wäre gleichbedeutend mit dem Verzicht auf das wichtigste Moment aller Verkehrspolitik. Wenn man wünscht, es solle im Gesetze ausgesprochen werden, dass Ungarn auf die Freiheit der Tarifbildung nicht verzichte, so wäre dies gleichbedeutend damit, dass Jemand sagen wollte, ich behalte mir das Recht vor, über mich selbst zu verfügen. Der Vertrag bestimmt, nach welcher Richtung und in welchem Masse die Theilung des Verkehrs zu erfolgen habe, aber er sagt nirgends, dass Ungarn auf seinen Linien nicht die Tarife bestimmen könne. Wozu hätte Ungarn sonst so viele Eisenbahnen gebaut und erworben? Wir haben durch den Vertrag auf die Freiheit der Tarifbildung keineswegs verzichtet, sondern uns das Recht reservirt, nach Massgabe unserer Interessen allein die Tarife zu bestimmen. Es wäre nicht blos überflüssig, sondern geradezu unpassend, eine solche Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen. Bezüglich der Vorlage des Kartells bemerkt der Minister, dass Kartelle im Allgemeinen nicht Gegenstand legislativer Berathung sein können. Dieselben sollen in der Regel nicht einmal zur Information vorgelegt werden. Beweis dessen wurden bereits sehr wichtige Kartelle auf kürzere oder längere Zeit abgeschlossen, so dasjenige mit der Südbahn, welches für den Verkehr mit Fiume von höchster Wichtigkeit sei, ohne dass dasselbe vorgelegt worden wäre. Im Vertrage sei sogar mehr gethan, als sonst zu geschehen pflegt, indem die Grundzüge des Kartells mitgetheilt wurden. Indessen, weil eben die Sache von solcher Bedeutung sei, soll dieses Kartell, sobald es fertig sei, in der Kanzlei des Hauses zur Einsichtnahme der Abgeordneten aufgelegt werden. Bisher konnte das nicht geschehen, weil das Kartell auch auswärtige Bahnen betreffe, auf deren Transporte es zurückwirke, und von diesen sei es noch nicht zur Kenntniss genommen worden. Der Minister wünscht sogar, dass man seine Handlungen

und Beweggründe in der weitestreichenden Oeffentlichkeit controliren könne, aber Unmögliches dürfe man nicht verlangen. Der Vertrag sei so geartet, dass die Oesterreichische Staatsbahn dabei blühen und mächtig bleiben könne, ohne dass Ungarn auf eines seiner Rechte verzichtet hätte. Man habe die Frage aufgeworfen, was nach Ablauf der 13 Jahre geschehen werde. Nun denn, nach 13 Jahren wird Ungarn mindestens dieselbe Position wie heute einnehmen; ja es ist wahrscheinlich, dass diese Stellung eine noch vortheilhaftere sein werde, denn Ungarn werde über mehr Kräfte, mehr Eisenbahnen verfügen. Wahrscheinlich werden bis dahin auch die Orientanschlüsse ausgebaut sein, mindestens bei Semlin, in 13 Jahren aber wahrscheinlich auch bis ans Meer. Hinsichtlich der Domänen bemerkt der Minister, dass der Vertrag auch bezüglich dieser verfüge, und es sei zu bedenken, dass die Gesellschaft über ihre Linien eine Art qualificirten Besitzes ausübe, der jedoch in gewisser Zeit abgelöst werden kann, während sie an den Domänen Eigenthum ausübe, das vom Privateigenthum durch nichts zu unterscheiden sei. Man konnte diesbezüglich nicht mehr von der Gesellschaft verlangen, als was im Vertrage enthalten ist.

Das Uebereinkommen der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft mit der Oesterreichischen Regierung.

Der wesentliche Inhalt des von der offiziösen „Presse" veröffentlichten Vertrages der Oesterreichischen Staatsbahn mit der Oesterreichischen Regierung resumirt sich wie folgt:

Die Oesterreichische Regierung erklärt sich bereit, die von der Staatsbahn angesuchte Aenderung der Statuten zu genehmigen. Für das Oesterreichische Netz der Gesellschaft werden eine besondere Betriebsrechnung geführt und besondere Bücher angelegt werden. Der Fahrpark der beiden Netze wird getrennt. Bei der Betriebsrechnung des Ergänzungsnetzes und der Brünn-Rossitzer Bahn wird bezüglich der Vertheilung der Einnahmen und Ausgaben, insoweit dieselben auf Grund der früheren Vereinbarungen durch die Einnahmen und Ausgaben des Gesammtnetzes beeinflusst werden, nunmehr blos das Oesterreichische Netz in Betracht kommen. Dies ist jedoch nur im Sinne einer Verbesserung der Betriebsergebnisse des garantirten Netzes zu verstehen. Eine Verschlechterung darf in keinem Falle eintreten. Sämmtliche Prioritäten der Gesellschaft, auch die neuen, müssen auch auf den Ungarischen Linien und auf der Waagthalbahn intabulirt werden. Die Regierung giebt die Genehmigung zur Emission eines neuen Prioritäten-Anlehens von 30 Millionen Gulden, gewährt der Staatsbahn das Recht, innerhalb der gesetzlichen Grenzen die Amortisations-Termine für sämmtliche Anlehen auf Grundlage der noch erübrigenden Concessionsdauer einheitlich zu gestalten, ohne dass jedoch dabei das Einlösungsrecht des Staates alterirt wird. Sämmtliche Concessionen erlöschen nunmehr gleichzeitig im Jahre 1965. Wenn die Ungarische Regierung im Jahre 1895 das in Ungarn liegende Netz einlöst, behält sich die Oesterreichische Regierung das Recht zu dem gleichen Schritte vor, jedoch nur unter Zugrundelegung des Reinertrages der Oesterreichischen Linien.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, auf Verlangen der Regierung einige Linien herzustellen, welche den Ausbau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn zu fördern bestimmt sind und dieselben auf Verlangen der Regierung gegen Vergütung der effectiven Kosten der Staatsverwaltung zu übergeben. Diese Linien sind folgende: 1. Von einem Punkte zwischen Strelitz und Segengottes der Brünn-Rossitzer Bahn nach Okrisko. 2. Von einem Punkte dieser herzustellenden Linie abzweigend, nach Gross-Meseritsch. 3. Von einem durch die Staatsverwaltung zu bestimmenden Punkte des Ergänzungsnetzes über Schlappanitz, Butschowitz, Koritschan oder Gaya zur Verbindung mit der Localbahn Ungarisch-Hradisch-Ungarisch-Brod, eventuell einer Abzweigung derselben an einem von der Staatsverwaltung mit der Staatsbahn zu vereinbarenden Punkte. 4. Von Ungarisch-Brod bis zum Vlarapass. Die Staatsbahn verpflichtet sich, bei der Regierung die Concession einer Verbindungsbahn vom Vlarapass zur Waagthalbahn anzustreben und diese Linie ohne jede Compensation auf ihre Kosten auszubauen. In Ansehung der Linie Segengottes-Okrisko, sowie jener Linien der Staatsbahn, welche eine Verbindung des Nordostens der Monarchie mit Okrisko darstellen, wird, falls in diese Strecken die dem Staate gehörigen Linien einmünden sollten, der Regierung das Péagerecht eingeräumt.

Eine weitere Vereinbarung betrifft mit Hinblick auf die zu bauende Böhmisch-Mährische Transversalbahn die Tarifstellung auf der Strecke Wien-Brünn, und räumt dem Staate das Recht ein, im Verkehre mit Deutschland, Russland, Rumänien und der Schweiz eventuell selbstständige directe Tarife mit Einschluss der der Staatsbahn gehörigen diesbezüglichen Strecken aufzustellen. Für das Wiener Lagerhaus wird die Reexpedition bewilligt, so weit nicht die Linie der Elisabethbahn in Betracht kommt. Wenn die Staatsbahn den Ungarischen Lagerhäusern die Reexpedition von Fabrikaten, die aus den dort eingelagerten Rohproducten erzeugt wurden, zugestehe, muss sie dieses Recht auch dem Wiener Lagerhause einräumen. Der Frachtsatz auf dem Schwechater Flügel von 14 kr. pro 100 kg für Vieh wird um 50 pCt. ermässigt. Für Hornviehtransporte nach Wien müssen directe Tarife auf Basis von 0,7 kr. pro Kilometer und pro Quadratmeter der Waggonbodenfläche erstellt werden. Bei frischem Fleische darf die Staatsbahn keine höheren Tarife einheben als jene, welche die Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb einhebt. Der Kohlentarif von Brünn nach Wien muss um 15 kr. ermässigt werden. Die Staatsbahn verpflichtet sich zu einem Cartell bezüglich der Verkehre, welche in gleicher Weise von der Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb und von der Franz-Josefbahn besorgt werden können, und verpflichtet sich ferner, nach Herstellung der Linie Vlarapass-Ungarisch-Brod mindestens 50 pCt. des Verkehres, welcher über diese Linie geleitet werden kann, nach Wien zu führen.

Die Staatsbahn ist unter der Voraussetzung einer entsprechenden Betheiligung der Interessenten bereit, die Ausführung nachstehender Secundärbahnen, für welche die Regierung die Erwirkung der Concession in Aussicht stellt, in Angriff zu nehmen: 1. Bauschowitz nach Theresienstadt; 2. Minkowitz nach Swolenoves; 3. Sadska-Nimburg; 4. Daschitz-Hrochow; 5. Daschitz über Holic zur Verbindung mit einem Punkte der Linie Chotzen-Tynischt; 6. von einem Punkte der Strecke Brünn-Böhmisch-Trübau, respective Trübau-Olmütz nach Mährisch-Trübau; 7. Rudelsdorf-Landskron; 8. Brünn-Tischnowitz; 9. von einem Punkte der Strecke Mistelbach-Staatz nach Poisdorf; 10. von Grammat-Neusiedel nach Wienerherberg, respective Schwadorf. Der Staatsbahn wird ferner in Betreff der von ihr angestrebten Erwerbung der Concession für die Localbahn Schwechat-Mannersdorf seitens der Regierung die thunlichste Unterstützung zugesagt dagegen soll die Staatsbahn die in der betreffenden Concessionsurkunde nur bedingungsweise vorgesehene Strecke Fischamend-Hainburg ausbauen und überdies eine Schleppbahn zur dortigen Tabakfabrik herstellen.

Schliesslich wird als Gerichtsstand für aus diesem Uebereinkommen etwa sich ergebende Streitigkeiten das Landesgericht Wien festgesetzt. Das Uebereinkommen tritt in Wirksamkeit, sobald dasselbe von der am 21. Decbr. cr. stattfindenden General-Versammlung genehmigt sein wird und die vorzunehmenden Statuten-Aenderungen die offizielle Genehmigung der Regierung erhalten haben werden.

Aus den nachgesuchten Statuten-Aenderungen wird Folgendes mitgetheilt:

Die Statuten der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft werden dahin abgeändert, dass für die Ungarischen Linien ein selbstständiger Verwaltungsrath mit dem Sitze in Budapest creirt wird. Die bisherige Bestimmung, dass dem Staate die Ablösung der sämmtlichen Linien, vom Jahre 1900 angefangen, zustehe, wird dahin modificirt, dass der Staat zur Einlösung der Bahn nach deren factischem Werth schon vom Jahre 1895 berechtigt ist; dagegen verpflichtet sich der Staat, bis zum Erlöschen der Concessionsdauer (1. Januar 1965) das aufgewendete Capital mit $5^1/_2$ pCt. zu verzinsen.

Der Sitz des Verwaltungsrathes, des gemeinsamen Directoriums und der Direction für die Linien, welche in den im Reichsrathe vertretenen Ländern sich befinden, ist in Wien. Der Verwaltungsrath besteht aus 28 Mitgliedern, wovon 7 der Verwaltung der Oesterreichischen Linien angehören. Der Versammlungsort für den Verwaltungsrath der Oesterreichischen Linien ist Wien. Aus den beiden Verwaltungsrathskörpern werden Comitémitglieder gewählt, welche sich abwechselnd in Wien und Budapest versammeln, um über die gemeinsamen Angelegenheiten zu berathen. Das Pariser Comité besteht aus vierzehn Mitgliedern, wovon sieben für die Agenden der Oesterreichischen Linien bestimmt werden. Die Generalversammlung findet alljährlich im Mai in Wien statt.

Die Tarif-Enquête.

Die Verhandlungen der Tarif-Enquête werden von der Regierung bald ihrem Abschlusse zugeführt. Es ist ein erstaunliches Material angesammelt, welches seiner Verwerthung entgegengeht. Dieselbe findet successive statt, je nachdem einzelne Enunciationen von den massgebenden Factoren schon jetzt berücksichtigt werden können. Die Berathung der von den einzelnen Comités aufgestellten allgemeinen und principiellen Fragen dürfte jedoch weniger zweckmässig in einem Central-Comité erfolgen. Es wäre dies ein weiterer Eisenbahnrath, wenn nicht gar ein Eisenbahn-Parlament, dessen Beschlüsse leicht zu Collisionen führen könnten. Es würde sich mehr empfehlen, wenn die einzelnen Tarif-Comités und zwar je nach der Wichtigkeit der von ihnen vertretenen Artikel einen oder mehrere Delegirte aus ihrer Mitte wählen, welche mit den Regierungsorganen über die Räthlichkeit und den Umfang der diesbezüglichen angestrebten Reformen conferiren sollten. Es würde sich schon dabei ergeben, dass so manche von einem oder dem andern Comité gemachten Vorschläge von den übrigen Comités abgelehnt und daher gar nicht zur Discussion kommen würden. Principienfragen eignen sich ihrer Natur nach nicht zu parlamentarischen Verhandlungen, sondern bedürfen des eingehenden Studiums im engeren Kreise. Ein solcher würde aus den Comité-Delegirten gebildet, deren wenn auch nur consultatives Votum schon zur Berücksichtigung gelangen wird.

Wein-Transporte.

In Folge der wegen Gewährung gewisser Transportbegünstigungen im Interesse des Weinhandels der Regierung überreichten Eingabe sind die Bahnen übereingekommen, für Wein auch im Verkehre mit Deutschland die Erstellung ähnlicher directer Frachtsätze anzustreben, wie solche im Verkehre mit Frankreich und der Schweiz bereits bestehen. Weiter wurde beschlossen, ab Neujahr für neue Fässer, die zur Füllung gehen und mit Wein gefüllt innerhalb dreier Monate die gleiche Strecke zurückbefördert werden, diejenigen ermässigten Sätze zu concediren, welche sonst nur für gebrauchte leere Fässer concedirt werden, wobei der Nachweis, dass die neuen Fässer wirklich gefüllt zurückbefördert wurden, durch Vorlage der betreffenden Original-Frachtbriefe zu erbringen sein wird. Bezüglich Einführung einer allgemeinen grösseren Lagerfreiheit für Wein konnte jedoch bei der Verschiedenheit der Raum- und Verkehrsverhältnisse der einzelnen Stationen kein einheitlicher Beschluss gefasst werden, und wurde auch die permanente Normirung der Dauer der Concurrenztarife gegen die Donau-Schifffahrt abgelehnt, da der Zeitpunkt des Beginnes, respective des Aufhörens der Schifffahrt eben ein variabler ist.

Eisenbahnanleihe zum Zweck der Eisenbahnverstaatlichung und zum Staatseisenbahnbau.

Die Emission einer Oesterreichischen Eisenbahnanleihe beschäftigt wohl die Regierung, ist aber bei Weitem nicht so nahe, als es die Blätter darstellen. Der jüngst publicirte Bericht über die Thätigkeit des Handelsministeriums im Jahre 1881 constatirt, „dass bezüglich der zunächst zu verstaatlichenden Bahnen die Modalitäten der Erwerbung insbesondere auch in finanzieller Hinsicht einem speciellen Studium unterzogen und die Ergebnisse desselben zum Gegenstande des Einvernehmens mit dem K. K. Finanzministerium gemacht wurden, wobei sich für das Handelsministerium zugleich Anlass ergab, die einvernehmliche Erörterung der Frage anzuregen, in welcher Form die Inanspruchnahme des Staatscredites zur Durchführung der einschlägigen Transactionen, wie auch zur Beschaffung der namhaften Gelderfordernisse zu erfolgen hätte, die in den nächsten Jahren zum Zwecke des Staatseisenbahnbaues an den Staatsschatz herantreten werden“. Die für den Staatseisenbahnbau zu beschaffende Summe — es handelt sich hierbei um die Arlbergbahn, die Galizische Transversalbahn und eventuell die Böhmisch-Mährische Transversalbahn — beläuft sich in der That auf circa 90 Millionen Gulden, während die Verstaatlichungen, bei welchen sich ja auch nur ein Umtausch der Titres vollzieht, hierbei nicht berücksichtigt sind.

Bahnproject Hannsdorf-Ziegenhals.

Die Route Landesgrenze- (Hannsdorf-) Ziegenhals soll eine neue Schienenverbindung zwischen Preussen und Oesterreich bewirken. Nach dem commissionell genehmigten Projecte soll dieselbe bei ihrem Eintritte in das Preussische Gebiet am linken Ufer des Bieleflusses in der Nähe von Dittersbach ihren Anfang nehmen. Ebenso soll der Anschluss an die Oberschlesische Eisenbahn in Ziegenhals ebenfalls am linken Ufer der Biele erfolgen.

Eisenbahn-Assecuranzverband.

Die definitive Constituirung des gegenseitigen Schaden-Assecuranz-Verbandes der Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen kann noch nicht stattfinden. Es muss vorerst das diesbezügliche Uebereinkommen berathen werden, welches von einem Redactions-Comité, bestehend aus den Vertretern der Ungarischen Staatsbahnen, der Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien und der Oesterreichischen Nordwestbahn im Entwurfe ausgearbeitet wurde. Der Sitz des Vereines soll für alle Angelegenheiten, welche sich auf Oesterreich beziehen, in Wien, für jene der Ungarischen Reichshälfte in Pest sein. Die alternirend in diesen Reichshauptstädten zusammentretende Directionsconferenz soll die Einheitlichkeit der Institution wahren. Es sind die bewährten Grundsätze des bestehenden Ungarischen Assecuranzverbandes im Grossen und Ganzen beibehalten worden, dessen naturgemässe Erweiterung ja der die Eisenbahnen der Gesammtmonarchie umfassende neue Verband bilden soll. Die Frage des Reservefonds sowie der Versicherung gegen die nicht aus Feuer entstandenen Transportschäden wurde offen gelassen. Es wäre wünschenswerth, wenn diese Versicherung ganz fallen gelassen würde, da bei solchen Schäden weniger die force majeure als die Nachlässigkeit oder gar Sträflichkeit eine Rolle spielt. Ebenso sollte noch bestimmt werden, ob und in welchem Masse Remunerationen für Hülfeleistungen bei Bränden vom Verbande zu bestreiten sind. Bei den sog. Concordatsverhandlungen, welche seitens der Assecuranzgesellschaften in voriger Woche hier stattfanden, drückten ihre Vertreter wohl das Bedauern darüber aus, dass mit dem System der „Selbstversicherung“ dem Publicum von so massgebender Seite ein nichts weniger als vortheilhaftes Beispiel gegeben werde, doch wurde ein gemeinsamer Schritt gegen das Project der Eisenbahnverwaltungen aus dem Grunde nicht angeregt, weil die mit den Assecuranzgesellschaften abgeschlossenen Eisenbahnversicherungsverträge der letzten Jahre zum grössten Theile schadenbringend waren, daher der durch die Errichtung des Eisenbahnversicherungsverbandes entstehende Prämienausfall keinen concreten Verlust für die Assecuranzbranche bedingt. — Die Trauben sind eben zu sauer!

Glastarife.

Bezüglich der Frachtpreise für Glasfabrikate beschwerte sich die Kaschauer Handels- und Gewerbekammer, dass die Verfrachtung der Glasfabrikate per Bahn sehr theuer sei, so dass z. B. die Beförderung einer Glaswaarensendung im Werthe von 400—500 fl. von Kaschau nach Budapest 80 fl. kosten würde. Während in Oesterreich die vom Staate garantirten Bahnen ihren Glasbedarf aus den Oesterreichischen Glasfabriken decken, die Ungarischen dagegen diese Waaren vom Auslande beziehen. Das Communications-Ministerium hat die Behauptung der genannten Kammer bezüglich der hohen Frachtsätze als irrig bezeichnet. Nach dem Tarife aller Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen vom 1. September 1881 werden nämlich unverpackte oder in Stroh verpackte gewöhnliche Glaswaaren bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief nach Classe B, nicht in obiger Weise verpackte Glaswaaren dagegen bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Wagen und Frachtbrief nach Classe A tarifirt. Hiernach beträgt bei der erstbezeichneten Verpackung der Frachtsatz von Kaschau nach Budapest für gewöhnliche Glaswaaren bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen 66,50 fl. und bei Aufgabe von 5 000 kg pro Wagen 45,05 fl. Da mit Hohlglaswaaren mit Rücksicht auf die Sperrigkeit des Artikels der Raum resp. die Tragfähigkeit der Wagen nur in geringem Masse ausgenützt werden kann, hat die Direction der Ungarischen Staatsbahnen auch für Sendungen von unverpackten oder in Stroh verpackten gewöhnlichen, also Hohlglaswaaren bei Aufgabe von höchstens 5 000 kg pro Wagen den ermässigten Einheitssatz von 13,05 fl. pro Wagen und Kilometer gewährt, wozu eine Manipulationsgebühr von 2 fl. pro Wagen und die Transportsteuer hinzugerechnet wird. Es beträgt die Frachtgebühr für eine Wagenladung Hohlglaswaaren im Gewichte von 5 000 kg oder darunter von Kaschau nach Budapest nicht 80 fl., sondern blos 39,60 fl., daher um mehr als 50 pCt. weniger. Der Communications-Minister hat die Directionen der im Garantiegenusse stehenden Eisenbahnen zugleich angewiesen, ihren Glasbedarf, sofern dies ihre öconomischen Interessen gestatten, aus den Ungarischen Fabriken zu beziehen.

Steuereinbusse der Städte durch die Verstaatlichung.

Durch die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn haben einige Städte, namentlich Linz und Wien, eine grosse Einbusse an ihren Einkommensteuer-Zuschlägen erfahren. Die Gemeinden dieser Städte und von Salzburg werden in einer Delegirten-Conferenz darüber berathen.

Die Stadt Wien und das Nordbahn-Privilegium.

Bei Gelegenheit der Verlängerung des Privilegiums der Nordbahn sollen nach einem Beschlusse des Wiener Gemeinderathes Schritte eingeleitet werden, um eine Herabminderung der Tarife für Fleisch und Kohlen zu erwirken. Ob und welche Massnahmen bei Ablauf des Privilegiums der Ferdinands-Nordbahn die Stadt Wien überhaupt ergreifen wird, ist eine mehr als zweifelhafte Rechtsfrage, da Eisenbahn-Concessionen, und um eine solche handelt es sich doch eigentlich, wohl mit Rücksicht auf Forderungen des Staates, aber nicht irgend welcher Stadt, und wäre es auch die Haupt- und Residenzstadt selbst, gegeben werden.

Verkehr der Böhmischen Eisenbahnen.

Dass der October 1881 allen Böhmischen Eisenbahnen Mehreinnahmen von grösserer Bedeutung brachte, lässt die vormonatlichen Betriebseinnahmen in einem minder rosigen Lichte erscheinen. Nichtsdestoweniger nahm der Verkehr auf den Böhmischen Bahnen einen guten Verlauf und gab es vornehmlich Massentransporte von Rüben, die allerdings nur auf kurze Distanzen verfrachtet wurden. Der Hauptartikel, d. i. Kohle, fand für den inländischen Consum starken Abzug, zumal viele neue Fabrik-Etablissements in Betrieb kamen und die zahlreichen neu eröffneten Localbahnen als namhaftere Kohlen-Consumenten auftraten. Hingegen blieb der Export in Rohzucker bisher ohne grössere Bedeutung, da unsere Preise noch zu hoch sind, um die Ausfuhr in diesem Artikel so recht in Fluss zu bringen.

Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn.

Der Verwaltungsrath beschloss, eine ausserordentliche Generalversammlung für den 27. December einzuberufen. Auf der Tagesordnung befinden sich unter Anderem: Bericht über die Fusion mit der Turnau-Kraluper Bahn, Neuwahl des Verwaltungsrathes und eventuelle Berichterstattung über die Erwerbung von Concessionen für mehrere zu erbauende Flügelbahnen.

Der Elbeverkehr und die Oesterreichische Nordwestbahn.

Der Elbeverkehr gestaltet sich so lebhaft, dass die Elbeschifffahrts-Gesellschaft gezwungen wurde, ihre Frachtsätze zu erhöhen. Die Bedeutung des Elbeverkehrs für die beiden Nordwestbahnen und auch vom allgemeinen Verkehrsstandpunkte ist nicht hoch genug anzuschlagen. Man müsste es sehr bedauern, wenn es sich bestätigen sollte, dass die Preussischen Bahnen ihren Frieden mit der Nordwestbahn auf Kosten des Elbeverkehrs schliessen wollten. Derselbe kommt sowohl dem Oesterreichischen, als auch dem Deutschen Handel zu statten, und Oester-

reich darf sich die Vortheile nicht entwinden lassen, welche dieser Verkehr seinem Handel bietet.

Aus dem Wiener Eisenbahnclub.

Im Eisenbahnclub theilte der Präsident mit, dass die vom Secretair Weill geplante Eisenbahn-Ausstellung deshalb als gescheitert anzusehen ist, weil die elektrische Ausstellung, welche mit ihr im Jahre 1884 hätte vereinigt werden sollen, schon 1883 in Wien stattfinden wird. Telegraphen-Vorstand Kramer beantragt Einleitungen, damit auf dieser Ausstellung das Oesterreichische Telegraphenwesen besser als in Paris und München vertreten sei; der Präsident verspricht den eifrigsten Verfolg dieser Angelegenheit. Hierauf hielt Commercieller Agent Nagel der Südbahn eine ansprechende Causerie über verschiedene Erfahrungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, u. A. auch über eine interessante, vom Südbahn-Inspector Sekira mit fachmännischem Geschick bearbeitete Karte des Wiener Eisenbahnnetzes, welche das ganze complicirte Netz der im Umkreise von 2 Meilen um Wien existirenden öffentlichen und Privatbahnen in höchst klarer Darstellung zur Anschauung bringt. Diese Novität in der Eisenbahn-Kartographie ist zwar mit specieller Rücksicht auf den Eisenbahn-Transportdienst verfasst, doch auch im Hinblick auf die schwebende Stadtbahnfrage von allgemeinem Interesse. Hieran anknüpfend geisselte Regierungsrath Obermayer die diesbezügliche Indolenz der Gemeinde, indem er den ungenügenden Personenverkehr auf der Wiener Verbindungsbahn hauptsächlich dem Umstande beimass, dass diese das Eigenthum von 6 Herren ist, nämlich der in Wien einmündenden 6 Bahnen. Viel Köpfe, viel Sinne.

Der Bahneffectenmarkt.

Der Bahneffectenmarkt hatte mit Ausnahme der Nordwest (200,50) und Elbethal (223) wieder, wenn auch nur schwache Rückgänge zu verzeichnen. Und doch sind alle Verkehrswege, die nach Ungarn gravitiren und von dort auslaufen, überfüllt mit Ladungen und schon vernimmt man trotz aller Anstrengungen, die zur Abwehr gemacht wurden, abermals die Klage über Waggonmangel. Bis in den Mai nächsten Jahres hinein sind allen Ungarischen Bahnen, die west- und nordwärts führen, steigende Einnahmen gesichert. Dies gilt demnach nicht allein von der Staatsbahn und der Südbahn, sondern dieselben Verhältnisse sind massgebend für die Ungarische Nordbahn, für die Kaschau-Oderberger Strecke und auch für die Wasserwege. Aehnlich geht es den meisten Linien auf Oesterreichischem Reichsgebiete. Kaum giebt es eine, die nicht starker Mehreinnahmen sich zu erfreuen hätte, wie vor Allen die Galizische Bahn, die Nordbahn, beide Nordwestbahnen etc.

Der Werthstempel bei Lieferungsverträgen für die Staatsbehörden.

Nachfolgende Besprechung einer Entscheidung des Reichsgerichts 4. Civilsenat vom 15. Juni 1882, in Sachen des Königlich Preussischen Stempelfiscus (vertreten durch den Provinzialsteuerdirector in Berlin), Beklagten und Revisionskläger, wider die Berliner Actiengesellschaft für Eisengiesserei und Maschinenfabrikation (früher J. C. Freund & Co.) in Charlottenburg, Klägerin und Revisionsbeklagte, ist von so erheblicher Bedeutung auch für die Interessen der Eisenbahnverwaltungen, dass wir deren wesentlichen Inhalt aus dem „Wochenblatt für Architecten und Ingenieure“ No. 90 1882 nachstehend reproduciren.

Vorher wollen wir jedoch die Entscheidungsgründe des erwähnten Reichsgerichts - Erkenntnisses mittheilen. Dieselben lauten:

„Der Berufungsrichter hat festgestellt, dass die Anfertigung und Lieferung gusseiserner Röhren, wie sie zum Gegenstande der sieben Verträge, um deren Stempelpflichtigkeit es sich handele, gemacht worden seien, zum Handelsgewerbe der Klägerin gehöre. Und er wendet auf die gedachten Verträge die Allerhöchste Cabinetsordre vom 30. April 1847 (Gesetzsammlung Seite 201)*) an, nach welcher Kauf- und Lieferungsgeschäfte im kaufmännischen Verkehre über bewegliche Sachen ohne Unterschied, ob dieselben unter Handeltreibenden oder unter anderen Personen abgeschlossen worden sind, einer Stempelabgabe von nur 15 Sgr. unterliegen sollen. Die fragliche Feststellung des Berufungsrichters ist nicht angegriffen und nach § 524 der Civil-Process-Ordnung auch für die gegenwärtige Instanz bindend.

Die Cabinetsordre vom 30. April 1847 aber ist richtig angewendet. Es kommt für die Anwendbarkeit derselben, wie im Anschlusse an die Rechtsprechung des vormaligen Königl. Preuss. Obertribunals (Entscheidungen Band 54 S. 369, 383; Striethorst Archiv Bd. 56 S. 327, Band 91 S. 81) vom Reichsgericht bereits in mehreren Entscheidungen, u. a. in dem Blatt 3 S. 17 der Entscheidungen abgedruckten Urtheile angenommen worden ist, nicht darauf an, ob die Lieferung zur eigenen Verwendung des Käufers oder zum Zwecke der Weiterveräusserung geschehen soll. — Der auf den angeblichen Ablauf der 6monatlichen Frist des § 12 des Gesetzes vom 24. Mai 1861 gegründete Rechtsbehelf ist im Berufungsurtheile richtig gewürdigt. Die Revision muss daher als unbegründet verworfen werden.“

Aus der Besprechung dieser reichsgerichtlichen Entscheidung im „Wochenblatt für Architekten und Ingenieure“ entnehmen wir mit einigen Kürzungen etc. Folgendes:

Die Erhebung eines besonderen Werthstempels bei Lieferungsverträgen ist seit Jahrzehnten derartig eingebürgert, in jeder amtlichen Instruction für das Kassen- und Rechnungswesen so speciell behandelt, endlich durch zahlreiche Verfügungen der Oberrechnungskammer so vielfach erläutert und präcisirt, dass nichts für den Verträge abschliessenden Beamten ferner liegen konnte, als der Gedanke, es hier mit einer Massregel des Stempelfiscus zu thun zu haben, der die Sanction durch das Gesetz fehlt. Es dürfte der Sache entsprechen, zunächst eine Erläuterung des üblichen Verfahrens folgen zu lassen, resp. eine kurze Zusammenstellung der Hauptgesichtspunkte, welche in der Praxis massgebend sind und von den Beamten und Behörden bei Abschluss von Verträgen für die Staatsbauten den Stempelberechnungen zu Grunde gelegt werden. Wir haben es hier nur mit sogenannten reinen Lieferungsverträgen oder gemischten Lieferungs- und Leistungsverträgen zu thun.

Während bei einem reinen Leistungs- oder Arbeitsvertrag der zu erhebende Stempel nur zur Hälfte erhoben wird, die andere Hälfte aber, als auf den Fiscus entfallend, ausser Ansatz bleibt, wird bei Lieferungsverträgen der volle Stempel vom Lieferanten eingezogen. Die Höhe dieser Stempelgebühr beträgt ⅓ pCt. des Materialwerths der Lieferung. Der dieser Rechnung zu Grunde zu legende Materialwerth ist in den meisten Fällen nicht gleich der Vertragssumme, sondern soll nur dem Werth des Rohmaterials nach Abzug von Herstellungskosten, Fuhrlohn etc. entsprechen. Die Feststellung dieses eigentlichen Materialwerths war stets ein heikler Punkt bei der Aufstellung der Stempelberechnung, weil es verschiedener Auslegung unterworfen ist, bis zu welcher Stufe der Bearbeitung der Begriff Rohmaterial noch zulässig oder geboten erscheint.

So ist denn auch gerade diese Feststellung des zu versteuernden Materialwerths Veranlassung zu zahlreichen Ministerialerlassen und Verfügungen der Oberrechnungskammer gewesen, in denen oft so feine Unterschiede zwischen den einzelnen Lieferungen gemacht wurden, dass es für den contrahirenden Beamten schwer war, jeden Specialfall den Bestimmungen entsprechend zu beurtheilen, und dass oft die Beachtung der erlassenen Vorschriften zu wunderbaren Widersprüchen führte. Es sei gestattet, kurz einige Beispiele anzuführen.

Nach den vorhandenen Bestimmungen sind Sandlieferungen nach dem vollen Vertragswerth zu versteuern, ohne Berücksichtigung des Werthes des Sandes am Gewinnungsort. Liefert daher ein Unternehmer einmal Sand für 1 ℳ pro Cubikmeter nach einer ganz in der Nähe seiner Sandgrube belegenen Baustelle, zweitens denselben Sand für 10 ℳ pro Cubikmeter nach einer 20 km entfernten Baustelle, so zahlt er in dem zweiten Falle zehnmal soviel Werthstempel als in dem ersten, obgleich das Material dasselbe bleibt und die Preisdifferenz allein in der weiteren Anfuhr begründet ist. Er zahlt also factisch einen beträchtlichen Werthstempel für eine Arbeitsleistung.

Ebenso widersprechend gestaltet sich die Behandlung der Sache in folgendem Beispiel.

Schienen, Laschen, Schraubenbolzen etc. werden nach dem ganzen Betrage versteuert, welchen der Lieferant für Lieferung und Anfertigung erhält. Es ist also hierbei die Fertigstellung des Roheisens als Schmiedeeisen oder Gussstahl noch nicht genügend für den Begriff „Material“, sondern es werden die Kosten für das Walzen, Ablängen und Bohren der Schienen, das Anschneiden der Schrauben, das Bohren der Laschenlöcher mit zur Werthstempelberechnung gezogen.

---

*) Die „Allerhöchste Cabinetsordre vom 30. April 1847, betreffend den Stempel zu Kauf- und Lieferungs-Verträgen im kaufmännischen Verkehre“, soweit deren Inhalt hier in Betracht kommt, lautet:

„Da für die im kaufmännischen Verkehre vorkommenden Verträge über Kauf- und Lieferungs - Geschäfte nach dem gegenwärtigen Stande dieses Verkehrs der für Käufe von Mobilien vorgeschriebene Stempel zu ⅓ pCt. des Kaufpreises zu hoch erscheint, so bestimme Ich hierdurch nach dem Antrage des Staatsministeriums vom 18. d. M., dass fortan jeder im kaufmännischen Verkehr über bewegliche Gegenstände mit Einschluss der Actien und anderen geldwerthen Papiere, sei es mit oder ohne Zuziehung eines vereideten Agenten oder Maklers, schriftlich abgeschlossene Kauf- oder Lieferungs-Vertrag, ohne Unterschied, ob derselbe unter Handeltreibenden oder unter anderen Personen abgeschlossen worden, soweit er nach der Höhe des Betrages an sich stempelpflichtig ist, einer Stempel-Abgabe von 15 Silbergroschen und falls mehrere Contracts-Exemplare durch Unterschrift der Contrahenten vollzogen werden, jedes Exemplar dem Stempel von 15 Silbergroschen unterliegen soll.“ etc.

Berlin, den 30. April 1847. Friedrich Wilhelm.
An das Staatsministerium.

Liefert hingegen eine Brückenbauanstalt die fertig bearbeiteten, gelochten und theils vernieteten Theile eines Brückenträgers, ein Zimmermann das fertig abgebundene Holzwerk für einen Güterschuppen, so würden diese Lieferanten nur zur Zahlung eines Werthstempels in Höhe desjenigen Materialwerthes herangezogen werden können, welcher dem Façoneisen oder dem beschlagenen Bauholz entspricht, wohingegen der Arbeitslohn für Abbinden des Holzes sowie für Zuschneiden, Lochen und Nieten der Trägertheile, ferner der Transport bis zur Baustelle etc. bei der Werthstempelberechnung ausser Ansatz bleiben. Denn Güterschuppen und Brückenträger gelten als individuell bestimmte Lieferungsgegenstände, während Schienen, Laschen und Schrauben als eine Menge vertretbarer (fungibler) Gegenstände angesehen werden, ungeachtet des Umstandes, dass event. jede Bahn ein etwas anderes Schienenprofil, eine besondere Lochung und einen abweichenden Schraubengang vorschreibt.

Die Eisenindustriellen haben denn auch verschiedentlich den Versuch gemacht, eine Aenderung der üblichen Werthstempelberechnung herbeizuführen, mit welchem Erfolg, ist nicht bekannt.

Ein weiterer Stempelbetrag wird ferner für etwaige, im Vertrage vorgesehene Mehrlieferungen erhoben, und zwar ebenfalls in Höhe von ⅓ pCt. des Materialwerthes. Diese vorher vereinbarte event. Mehrlieferung erstreckte sich früher bis zu 25 pCt. des Vertragsobjectes, nach neuerer Bestimmung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten darf sie jedoch nicht 5 pCt. resp. 10 pCt. überschreiten, je nach der Beschaffenheit des Lieferungsobjectes.

Der Werthstempel für diese, in vielen Fällen nie zur Ausführung kommende Mehrlieferung wird ebenfalls im Voraus erhoben und ist so ein für alle Mal bezahlt, selbst auch für den Fall, dass eine Minderlieferung angeordnet wird.

Es sind mehrfache Fälle bekannt, wo die Berechnung des Werthstempels für die Mehrlieferung vergessen war, und später, in Folge eines Monitums der Oberrechnungskammer, lange nach Abrechnung der Verträge, der nicht erhobene Betrag von den Unternehmern eingezogen wurde, ohne Rücksicht darauf, ob wirklich eine Mehrlieferung stattgefunden hatte oder nicht.

Hat nun, was wohl nicht anzuzweifeln ist, die oben erwähnte Entscheidung des Reichsgerichts für die ferner zwischen den Staats-Baubehörden und den Unternehmern von Lieferungen abzuschliessenden Verträge directe Wirkung, so erscheint das ganze bisherige, durch den Usus gewissermassen eingebürgerte Verfahren in einem leider ausserordentlich tragischen Licht.

Das Tragische der Sache dürfte darin liegen, dass es dem Finanzminister möglich war, eine derartige sehr bedeutende Stempelabgabe Jahrzehnte lang ohne die Basis gesetzlicher Bestimmung in seinen Säckel fliessen zu lassen, und dass für eine ebenso lange Zeit eine Menge Arbeitskraft für die Feststellung dieser Stempelbeträge, Einziehung derselben, Revision der Feststellung, nachträgliche Einziehung, Ziehung von Monitis, Erledigung derselben, Reclamationen etc. etc. vergeudet wurde.

Aber wo, wie in vorstehenden Beispielen geschildert, einzelne Grundbegriffe schwankender Auslegung unterworfen sind, ist streitender Meinungsaustausch unvermeidlich, und man kann sich eines komischen Eindrucks nicht erwehren, wenn man alle diese Rescripte, Erlasse und Verfügungen durchliest, in denen die „Gelehrten vom Stempel“ ihre feinen Definitionen und Deductionen über „fungibel“ und „individuell“, über „Gattung, Menge und Qualität“ der Lieferungsgegenstände niedergelegt haben, und dabei erwägt, dass alle diese Gedankenexperimente an einem wesenlosen Dinge vorgenommen wurden, dem die Berechtigung zur Existenz bereits seit dem Jahre 1847 durch eine bestehende Cabinetsordre genommen war.

Die Massregel hat auch noch eine andere Seite. Man hat es nicht mit einer Steuer zu thun, welche die Einnahmen der Staatscasse vergrössert. Das Ganze erscheint als eine Manipulation des Finanzministers, wodurch er seinen verschiedenen Herren Collegen, zu deren Ressort die einzelnen Lieferungen gehören, und natürlich besonders dem des jedesmaligen Bautenministers, eine recht beträchtliche Summe entzog, um sie im eigenen Ressort in Einnahme stellen zu lassen. Denn kein richtig calculirender Lieferant wird bei Lieferungsobjecten von irgend bedeutender Höhe den Werthstempel bei Abgabe seiner Preisofferte unberücksichtigt lassen. Ergo — die Lieferungen vergebenden Staatsbehörden bezahlen implicite den Werthstempel mit, d. h. sie geben aus, was der Finanzminister an Stempelgebühr einnimmt. Eine directe Einnahme für die Staatscasse könnte nur resultiren, falls etwa ein Unternehmer die Mitberechnung des Werthstempels bei Abgabe seiner Offerte vergessen, oder den Betrag desselben irrthümlich zu gering angenommen hätte.

Wenn demnach der Beschluss des Reichsgerichts vom 15. Juni a. c. als in irgend einer Hinsicht rückwirkend angesehen werden kann, so würde es sich nur um eine interne Auseinandersetzung zwischen dem Finanzminister und seinen Herren Collegen handeln können; mit Bezug auf die Steuerpflichtigkeit der Lieferanten kann dem Beschlusse keine besondere Tragweite zugemessen werden. Immerhin erweckt jedoch der Gedanke gerechte Verwunderung, wie es möglich war, jene Cabinetsordre seit 35 Jahren einfach unberücksichtigt zu lassen, sowie der Umstand, dass seit dem nahe 3 Monate alten Reichsgerichts-Beschluss bisher keine Abänderung des durch denselben als illegal dargestellten, bisherigen Verfahrens verfügt ist.

Denn dies Verfahren bedingt nach dem Gesagten mindestens eine ungerechtfertigte Verschiebung der Einnahmen und Ausgaben der verschiedenen Verwaltungszweige, und es veranlasst in Folge dieser Verschiebung einen beträchtlichen Arbeitsaufwand, welcher unnöthig ist und erspart werden könnte.

Eine denselben Gegenstand betreffende Mittheilung der „Voss. Ztg.“ in No. 514 vom 3. November cr. sagt:

„Vor einigen Wochen besprach eine hiesige Zeitung die Praxis des Finanzministeriums, bei allen Lieferungsverträgen aus Submissionen von dem Lieferanten eine Stempelabgabe von ⅓ pCt. des Gesammtwerthes der Lieferung zu erheben, während nach einer durch keinen Act der Gesetzgebung alterirten Cabinetsordre vom 30. April 1847 dergleichen Verträge nur einer festen Abgabe von 1,50 *M.* unterliegen sollen. Zugleich wurde mitgetheilt, dass in höchster Instanz das Reichsgericht (4. Civilsenat, 15. Juni 1882) eine Revisionsklage des Preussischen Steuerfiscus gegen ein ihn verurtheilendes Erkenntniss des Kammergerichts zurückgewiesen und die alleinige Rechtsgiltigkeit der Cabinetsordre vom 30. April 1847 ausgesprochen hat. Dem Fiscus blieb, nachdem er diese Praxis so lange Zeit und jedenfalls bona fide geübt, kein anderer Weg, als der einer richterlichen Entscheidung übrig. Diese richterliche Entscheidung liegt bereits in mehreren Fällen vor. Die oben angezogene war zu Gunsten einer Charlottenburger Firma (J. C. Freund & Co., jetzt Actiengesellschaft für Eisengiesserei und Maschinenfabrikation) gefallen; einen gleichen Sieg hat in zwei Fällen die grosse Firma Krupp in Essen errungen; Fiscus ist in diesen wie in allen weiteren bisher vorliegenden Entscheidungen des Kammergerichts, wie des Reichsgerichts, zur Zurückzahlung der zuviel erhobenen Stempelabgaben verurtheilt. Es ist nun gewiss von Interesse, zu vernehmen, welche Stellung das Finanzministerium (General-Steuerdirection) diesen Erkenntnissen gegenüber eingenommen hat. Den practischen Folgen konnte man sich in den einzelnen Fällen, in denen diese Urtheile vorliegen, nicht entziehen; man bestreitet aber die präjudicielle Kraft derselben, und führt aus, dass eine solche nur in einem Plenarbeschlusse des Reichsgerichts ruhen würde, der aber nicht vorliege. Es ist nun aber schwer anzunehmen, dass ein solcher vor der Hand in Aussicht steht, denn ein Plenarbeschluss wird nur extrahirt, wenn verschiedene, sich widersprechende Senatsbeschlüsse vorliegen; auffallender Weise sind sie jedoch alle übereinstimmend. Richtig ist indess, dass die Provinzial-Steuerdirectionen und die Stempelfiscale angewiesen sind, auf die vorliegenden Erkenntnisse keine Rücksicht zu nehmen, das heisst also, nach dem bisherigen Usus die Erhebung einer Stempelabgabe von ⅓ pCt. weiter zu verfahren und es in jedem einzelnen Falle auf einen Process ankommen zu lassen. Vom practischen Standpunkt aus ist die Massregel der Regierung gewiss erklärlich. Wenn dem Senatsbeschlusse des Reichsgerichts eine präjudicielle Kraft beigemessen und derselbe für alle bisherigen Lieferungen, die nur in den letzten 6 Monaten ausgeführt sind (siehe Verjährung) generalisirt würde, so befände sich die Regierung in der Lage, alle aus den Lieferungsverträgen zu viel erhobenen Steuern auf einfache Reclamation unter Berufung auf die letzte instanzliche Entscheidung zurückzahlen zu müssen. Sie zieht es also vor, es darauf ankommen zu lassen, ob jeder Einzelne der Geschädigten für jeden einzelnen Fall klagbar werden und die Instanzen durchlaufen will. Dazu werden Viele keine Neigung mehr haben. Manchen fehlt vielleicht bereits das vollständige Beweismaterial (nach Abwickelung der Lieferungen müssen die Verträge an Fiscus zurückgereicht werden), und diejenigen, welche bei der Lieferung ein gutes Geschäft gemacht haben, werden die dann verhältnissmässig unbedeutende Summe lieber verschmerzen, als sich noch nachträglich in weitläufige Processführung mit Kostenvorschüssen u. s. w. einzulassen. Für die an Submissionslieferungen sich Betheiligenden wird es unter allen Umständen räthlich sein, den zwangsweise zu viel erhobenen Stempelbetrag künftig nur unter Protest mit Hinweis auf die Cabinetsordre vom 30. April 1847 zu zahlen.“

Das „Eisenbahnverordnungsblatt“ No. 20 vom 20. November d. J. enthält folgende Verfügung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten betreffend den Werthstempel bei Lieferungsverträgen über Betriebsmaterialien der Staatseisenbahnen:

„Berlin, den 6. November 1882.

Im Anschluss an den Erlass vom 8. Juli d. J. (E.-V.-Bl. S. 262), die Anwendung und Auslegung des Reichsstempelgesetzes vom 1. Juli 1881 betreffend, werden die Königlichen Eisenbahndirectionen und Eisenbahnbetriebsämter davon in Kenntniss gesetzt, dass nach einer Entscheidung des Herrn Finanzministers Lieferungsverträge über Betriebsmaterialien der Staatseisenbahnen mit Rücksicht darauf, dass der Staat die Eisenbahnen

wesentlich zum Zweck der Förderung von Staatsinteressen betreibt und die Staatseisenbahnen daher nicht zu den „gewerblichen Unternehmungen“ zu rechnen sind, nicht als Lieferungsverträge über „gewerbliche Betriebsmaterialien“ im Sinne des § 9c des Reichsstempelgesetzes zu betrachten sind und daher nicht dem Reichsstempel nach No. 4a des Tarifs, sondern vielmehr dem betreffenden Landesstempel unterliegen.

Dagegen sind Lieferungsverträge über Betriebsmaterialien für die nicht für Rechnung des Staats verwalteten Privateisenbahnen, einschliesslich der unter staatlicher Verwaltung stehenden, dem Reichsstempel unterworfen und demnächst vom Landesstempel befreit“.

Aus dem Deutschen Reich.

Berliner Nordbahn.

Eine grössere Anzahl Besitzer von Nordbahnactien beschloss folgende Petition an das Abgeordnetenhaus zu richten: „Das hohe Haus wolle der Königlichen Staatsregierung folgenden Antrag zur Berücksichtigung überweisen: Der Preussische Staat wolle im Wege der Gesetzgebung den Actionären der Berliner Nordbahn einen Antheil am Reinertrag dieser Bahn bewilligen und diesen Antheil dergestalt feststellen, dass dem Staate vorweg für die von ihm aus Staatsfonds — nach Abrechnung der eingezogenen Baucaution — zu dem Unternehmen verwendeten Capitalien ein Jahreszins von 4 pCt. gesichert, dass ausserdem aus dem Reinertrag behufs Amortisation der verwendeten Capitalien ¼ pCt. pro anno zu Gunsten des Staats ausgeschieden, dass dagegen der alsdann verbleibende Rest unter die Actionäre, denen für jede Actie ein Berechtigungsschein auszufertigen ist, vertheilt werde“. Eine Commission wurde zugleich mit dem Auftrag betraut, eine Abschrift der mit zahlreichen Motiven versehenen Petition, die sofort 85 Unterschriften fand, dem Minister Maybach zu überreichen.

Ermittelung des zollpflichtigen Gewichts von Massengütern.

Dem Bundesrath ist der Entwurf von Bestimmungen vorgelegt worden, welche die Ermittelung des zollpflichtigen Gewichts von in ganzen Eisenbahnwagenladungen eingehenden Massengütern betreffen. Dies bereits bestehende Verfahren, ganze gefüllte Eisenbahnwagen auf den Zollstellen zu wiegen und bei der Verzollung das Eigengewicht (Tara) der Wagen in Abzug zu bringen, soll, da es sich als praktisch bewährt hat, nicht beseitigt werden; da jedoch die an den Eisenbahnwagen angeschriebene Tara erfahrungsgemäss nicht selten das Gewicht des Wagens erheblich übersteigt, so erscheinen in dieser Richtung sichernde Bestimmungen geboten. Nach dem Entwurf soll das gedachte Verfahren bei in ganzen Eisenbahnwagenladungen eingehenden Massengütern, welche einem Zollsatz von höchstens 3 ℳ für 100 kg unterliegen, und beim Petroleum gestattet sein. Von der Verwiegung des leeren Wagens kann abgesehen werden, wenn das von der Eisenbahnverwaltung festgestellte Eigengewicht und das Datum dieser Feststellung an dem Wagen angeschrieben ist und seit der Feststellung desselben weniger als zwei Jahre verflossen sind; doch müssen die Inventarienstücke des Wagens vollzählig mit vorgeführt werden. Innerhalb der nächsten 6 Monate nach dem Erlass der Bestimmungen soll das Eigengewicht auch ohne Datum und nach längerer Frist als zwei Jahre seit der Anschreibung angewendet werden können. Die Verwiegung auf der Centesimalwaage ist zu versagen, sobald besondere Umstände, z. B. ungünstige Witterung, der Gewinnung zuverlässiger Ergebnisse entgegenstehen. Die Richtigkeit des an dem Wagen angeschriebenen Eigengewichts soll von Zeit zu Zeit geprüft und falls das angeschriebene Gewicht um 2 pCt. oder mehr überschritten ist, Anzeige gemacht werden. Deutsche Wagen werden dann mit der richtigen Bezeichnung zu versehen sein, gegenüber ausländischen Wagen aber wird auf den in Betracht kommenden Zollstellen bei der Zollabfertigung bis auf Weiteres das angeschriebene Gewicht nicht mehr ohne zollamtliche Verwiegung angenommen werden.

Personal-Aenderungen bei den Kgl. Preuss. Staatsbahnen.

Ernannt sind: der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Baurath Schulze zum Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Breslau (Directionsbezirk Berlin), der Eisenbahn-Director Max Lüdicke in Magdeburg, sowie die Regierungs-Assessoren Dr. Richard Schröder, Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinischen) zu Köln, Oskar Bayer, Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (rechtsrheinisches) zu Düsseldorf, Adolf Hoppenstedt, zur Zeit Hülfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin, Dr. jur. Paul Schubart, Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin, und Dr. jur. Julius Pieck, (welcher zum Mitglied der Königlichen Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zu Berlin ernannt wurde) zu Regierungsräthen.

Vom Hochwasser.

Dem Anscheine nach dürfte, wenn die Witterung nicht wieder ungünstiger wird, der Höhepunkt der Anschwellungen jetzt überschritten sein; im Allgemeinen wird bereits heute, am 30. November, ein Fallen des Hochwassers bemerkt. Das Mass des angerichteten Unglückes, und insbesondere der Beschädigung der betroffenen Eisenbahnen lässt sich indessen bis jetzt auch nicht annähernd überschauen. Hinsichtlich der Unterbrechungen des Eisenbahnverkehrs verweisen wir auf die officiellen Bekanntmachungen der Königlichen Directionen in Frankfurt und Köln (rechtsrheinische), welche wir S. 1212 zum Abdruck bringen. Eine uns vorliegende ausführlichere telegraphische Depesche letzterer Direction entnehmen wir, dass wegen Ueberfluthen der rechtsrheinischen Strecke Niederlahnstein-Linz und weiter bis Oberkassel Güter nach Stationen dieser Strecke seit dem 27. nicht befördert werden können. Der dieser Strecke vereinbarungsmässig zugewiesene Transitverkehr wird im Einvernehmen mit den Königlichen Eisenbahndirectionen Köln (linksrheinische), Hannover, Frankfurt a./M. und Elberfeld während der Dauer dieser Störung über Hülfsrouten abgelenkt, wobei jedoch die directen Sätze bis auf Weiteres bestehen bleiben. — Der Bahnverkehr auf Bahnhof Rüdesheim (Directions-Bezirk Frankfurt) ist in der Weise unterbrochen, dass die Passagiere die überschwemmte Stelle umgehen müssen. — Am schwersten scheint von der Ueberschwemmung des Rheins und Mains die Hessische Ludwigsbahn betroffen, deren Linien zwischen Bingen, Mainz und Worms einerseits und Darmstadt und Frankfurt andererseits nach den telegraphischen Zeitungsnachrichten vom 27. bis 29. d. M. unter Wasser standen. Der Betrieb war vielfach unterbrochen (so auf der Strecke Frankfurt-Mainz unterhalb Bischofsheim zweimal), bei Mainz sogar vollständig, auch erfolgte der Durchbruch mehrerer Bahndämme. Siehe übrig. offic. Bekanntm. der Direct. d. Hess. Ludwigsb. S. 1212.

Aus Mainz vom 30. November wird jedoch telegraphirt, dass mit Frankfurt a./M. und Darmstadt ein beschränkter Eisenbahnverkehr wiederhergestellt ist, in der Weise, dass in Bischofsheim umgestiegen werden muss. — Aus Wiesbaden wird vom 30. November telegraphirt, dass auch der Eisenbahn-Personenverkehr zwischen Frankfurt a/M., Wiesbaden und Koblenz wieder eröffnet ist und nur in Kastel ein Umsteigen der Passagiere stattfindet.

Zur Tarifirung von Russischem Hanf und Hanfgarn.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ schreibt: Wie einerseits die Innungen im Interesse der von ihnen vertretenen Gewerbe Thätigkeitsgebiete von grösster Nützlichkeit finden können und andererseits die staatlichen Eisenbahnbehörden bemüht sind, den Interessen der heimathlichen Gewerbe sich in jeder Weise dienstbar zu machen, dafür liefert folgendes Circular des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes Berlin an die Vorstände der Seiler-Innungen ein beredtes Beispiel:

„Zur Herbeiführung einer zweckmässigen Tarifirung von Russischem Hanf und Hanfgarn ist es für uns erwünscht, zu wissen, ob der Import von Hanfgarn der einheimischen Hanfindustrie vortheilhaft ist oder nicht. Die bisher gehörten Ansichten weichen von einander ab. Von der einen Seite wird behauptet, dass den inländischen Hanfspinnereien im westlichen Deutschland, welche nur Rohhanf beziehen und bei der Bearbeitung desselben zur Herstellung der feineren gezwirnten Garne die groberen Fasern zu Seilfäden verarbeiten und an die kleineren Seiler des Inlandes absetzen, durch das importirte Hanfgarn empfindliche Concurrenz gemacht wird. Diesem gegenüber wird von der anderen Seite behauptet, dass die ganze Deutsche Seilerindustrie das Russische Hanfgarn nicht entbehren könnte, da sie nur bei Verwendung dieses billigen Russischen Halbfabrikates gegenüber der ausländischen Seilerindustrie concurrenzfähig sei. Die inländische Herstellung des Hanfgarnes aus Russischem Hanf sei wegen des höheren Arbeitslohnes und weil der dazu verwendbare schlechtere Hanf mehr Gewicht und Volumen habe und daher mehr Fracht koste, als der Hanf, nicht vortheilhaft; eine Vertheuerung des Russischen Hanfgarnes durch Erhöhung der Fracht würde daher die Concurrenz- und Exportfähigkeit der einheimischen Seilerindustrie schädigen. Ew. Wohlgeboren erlauben wir uns ergebenst zu ersuchen, uns Ihr Urtheil über die sich entgegenstehenden beiden Ansichten möglichst in Form eines Gutachtens gefälligst recht bald zukommen zu lassen. (gez.) J. Rauch.“

Schlesische Getreidetarife.

Von Breslau aus ist von Mühlenbesitzern und hervorragenden Interessenten des Getreidehandels eine Petition an den Handelsminister gerichtet, welche die Nothlage des Breslauer Getreidehandels in Folge der für Breslau sehr ungünstigen Getreidetarife schildert. Nach einer Ausführung der „Breslauer Zeitung“ hat der Handel mit Ungarischem Getreide grossen Schaden erlitten und das Geschäft nach vielen Schlesischen Plätzen und namentlich auch nach Sachsen ganz aufgehört, weil die Tarife z. B. von Pest nach Liegnitz oder von Pest nach Dresden niedriger seien, als nach Breslau.

Die Angelegenheit ist auch in der Conferenz der Breslauer Direction mit den Delegirten der wirthschaftlichen Corporationen zur Sprache gekommen. Zur Vervollständigung der in dieser Beziehung in Nummer 92 Seite 1180 gemachten Mittheilungen bringen wir noch folgende, der „Breslauer Zeitung“ entnommene Notiz: Die Handelskammer zu Posen beantragte: Die Königliche Direction wolle bei dem Herrn Minister die Genehmigung dafür nachsuchen, dass in Analogie des für den Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg giltigen Getreide-Ausnahmetarifs die Fracht für Getreide im Localverkehr der Oberschlesischen Eisenbahn er-

mässigt werde. Antragstellerin rechtfertigt ihren Antrag hauptsächlich damit, dass durch Einführung des Kilometertarifs vom 1. October v. J. die Fracht ab Posen für 109 Relationen um 1—7 ₰ pro 100 kg vertheuert, dagegen nur für 36 Relationen ermässigt worden sei. — Die Königliche Direction bestreitet vollständig das Bedürfniss einer Uebertragung der Sätze des Tarifes der Ostbahn. Letztere haben von jeher (hauptsächlich wegen der Concurrenz von Wasserstrassen) einen exceptionell niedrigen Getreidetarif gehabt, den sich die andern Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen nicht aneignen konnten. Uebrigens seien die Abladungen von Posen seit Einführung des Tarifs vom 1. October v. J. nicht zurückgegangen. — Der Vertreter der Breslauer Kammer, Herr Mugdan, erklärte, er könne einer Ermässigung des Getreide-Localtarifs in dem beantragten Umfange kein grosses Gewicht beilegen gegenüber den Benachtheiligungen, welche für den Platz Breslau aus den in den letzten Monaten eingeführten grossen Tarifbegünstigungen für weiter westlich und nördlich gelegene Plätze resultiren. Es werde von den verhängnissvollsten Folgen für den hiesigen Getreidehandel und die Mühlenindustrie sein, dass man Breslau dabei übergangen habe. Der Vorsitzende erwiderte darauf: Die Handelskammer werde wohl der Königlichen Direction die Anerkennung nicht versagen, dass sie stets bestrebt gewesen sei, möglichst günstige Tarife für Breslau auszuwirken. Die Entscheidung hänge aber nicht von ihr ab. An den Verbandstarifen seien viele Verwaltungen betheiligt und schliesslich sei auch die Genehmigung des Ministers einzuholen, welche nicht selten versagt bliebe. Die Direction wisse, dass die Interessen des Eisenbahnunternehmens und die des Handelstandes innig mit einander verwachsen wären. — Wenn die Handelskammer zu Posen das Bedürfniss einer Herabsetzung der Getreidefrachten für Posen in einer erneuten Eingabe specieller begründet, so will die Königliche Direction den Antrag nochmals in Erwägung ziehen.

Nach der „Schles. Zeitung" hat sich Minister Maybach gegenüber einer von der Breslauer Handelskammer nach Berlin entsandten Deputation über die Anliegen der Breslauer Interessenten betreffend die Breslauer Getreidetarife, dahin geäussert, dass er die von der Handelskammer eingereichte, die Tarife betreffende Denkschrift vom 31. October cr. zur Berichterstattung an die zuständigen Dienststellen abgegeben habe. Bevor die erforderlichen Erhebungen abgeschlossen seien, könne er sich nicht definitiv zur Sache erklären. Er müsse aber zugeben, dass die Breslauer Ursache hätten, über gewisse Tarifverhältnisse — die sich neuerdings herausgebildet — missvergnügt zu sein und dass der Bericht der Handelskammer manche berechtigte Beschwerde enthalte. Die Kammer dürfe davon überzeugt sein, dass ihre Anträge und deren Begründung auf das Eingehendste geprüft und dass den Interessen des Breslauer Platzes unter Berücksichtigung der localen Verhältnisse nach Möglichkeit Rechnung getragen werden würde.

Betriebsergebnisse im October d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat October dieses Jahres ergiebt für die 54 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im October dieses Jahres: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 495,61 km Betriebslänge) bei 33 Bahnen mit zusammen 23 426,15 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 6 069,46 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 1 Bahn mit 89,50 km unverändert, bei 27 Bahnen mit zusammen 21 110,57 km höher und bei 26 Bahnen mit zusammen 8 295,54 km (darunter 8 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 495,61 km Betriebslänge) bei 38 Bahnen mit zusammen 24 860,36 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 4 635,25 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 34 Bahnen mit zusammen 22 916,31 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 6 579,30 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende October d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres im Ganzen (mit 29 495,61 km Betriebslänge) bei 39 Bahnen mit zusammen 25 110,48 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 4 385,13 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 34 Bahnen mit zusammen 22 928,86 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 6 566,75 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 495,61 km Betriebslänge) bei 44 Bahnen mit zusammen 27 324,44 km höher und bei 10 Bahnen mit zusammen 2 171,17 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 40 Bahnen mit zusammen 25 424,85 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 4 070,76 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende October d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 701 428 600 ℳ (230 407 900 ℳ Stammactien, 93 645 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 377 375 700 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 3 208,65 km, so dass auf je 1 km 218 606 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende October d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 039 396 843 ℳ (402 194 850 ℳ Stammactien, 152 556 900 ℳ Prioritäts-Stammactien und 484 645 093 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 5 568,46 km, so dass auf je 1 km 186 658 ℳ entfallen.

Unterstützung des Secundärbahnbaues in Mecklenburg.

Die Landesregierung von Mecklenburg-Schwerin hat den Landständen vorgeschlagen, an der früheren Vereinbarung bezüglich der Unterstützung von Secundärbahnen aus Landesmitteln folgende Abänderungen vorzunehmen:

1. Die Unterstützung aus Landesmitteln soll in Zukunft nicht à fonds perdu, sondern als unverzinsliches, unter gewissen Umständen rückzahlbares Darlehen gegeben werden; 2. als Maximum der Unterstützung wird für Bahnen bis zu 25 km Länge auch fernerhin ein Betrag von 20 000 ℳ pro Kilometer beibehalten, bei grösserer Länge der Bahn aber nur die Hälfte jenes Betrages bewilligt, indessen auch in diesem Falle nie weniger als im anderen, also wenigstens 500 000 ℳ. Auf die Unterstützung der projectirten Eisenbahn Rostock und Stralsund, welche die Regierung von Neuem beantragt hat, soll noch der ältere liberalere Modus Anwendung finden.

Liquidation der Märkisch-Posener Eisenbahn.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Staatsregierung an den Verwaltungsrath der genannten Bahn beabsichtigt die Preussische Regierung auch die Märkisch-Posener Eisenbahn zum 1. Januar 1883 zum Eigenthum zu erwerben und die Liquidation der Gesellschaft für diesen Zeitpunkt einzuleiten.

Process der Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Nach der „Dresdener Zeitung" ist der Process des Sächsischen Fiscus gegen die Berlin-Dresdener Eisenbahn wegen Nachzahlungsforderung auf Mehrgrunderwerb im Dresdener Ostravorwerk nun auch in dritter Instanz zu Gunsten des Sächsischen Fiscus entschieden worden und muss die Berlin-Dresdener Bahn demselben das Capital von 250 000 ℳ zuzüglich Zinsen mit 350 000 ℳ aus den Geldern des Baufonds zahlen.

Zum angeblichen Wagenmangel.

Aus verschiedenen Gegenden kommen wieder Klagen über den Wagenmangel, welche aber von den betheiligten Verwaltungen als unbegründet oder nur als von geringem Umfange bezeichnet werden. Wir nehmen darum Abstand von der Mittheilung der einzelnen Beschwerden.

Im Allgemeinen scheint ein Wagenmangel nicht vorhanden zu sein; an einzelnen Stellen wird ein solcher nicht immer zu vermeiden sein, wenn Conjuncturen oder besondere locale Verhältnisse einen plötzlichen Güterandrang hervorrufen, da immer einige Zeit vergeht, ehe Aushilfe herangezogen werden kann.

Welchen Einfluss ein durch eintretende stärkere Kälte bedingtes starkes Anwachsen des Kohlenverkehrs haben würde, ist freilich nicht zu ermessen; im vorigen Jahre hat der sehr frühe Eintritt kalten Wetters besonders den Wagenmangel veranlasst.

Ueber den Begriff von Aussteuergut.

Es ist wiederholt vorgekommen, dass Sendungen von Möbeln und Hausgeräthen, welche zur Einrichtung neuer Haushaltungen bestimmt waren, unter der Bezeichnung „Aussteuergut" zur Beförderung aufgeliefert und wie „Umzugsgut" zu den billigeren Sätzen des Specialtarifs III abgefertigt sind. Dieses Verfahren ist Seitens der Eisenbahnverwaltungen für unzulässig erklärt und die betreffende Tarifbestimmung dahin declarirt, dass unter „Umzugsgut" im Sinne des Tarifs nur Möbel, Hausgeräthe und Haushaltsgegenstände zu verstehen sind, welche von Jemandem bei Veränderung seines Wohnsitzes zur Bewirkung des Umzuges zur Beförderung aufgegeben werden, und der Natur der Sache nach aus gebrauchten Gegenständen bestehen. Die zur Begründung eines neuen Haushalts bestimmten Möbeln, namentlich wenn sie direct vom Möbelhändler kommen, sollen nicht wie Umzugsgut zu den Sätzen des Specialtarifs III, sondern zu den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen abgefertigt werden.

Holztarife der Oberschlesischen Eisenbahn.

Die Direction der Oberschlesischen Eisenbahn weist, um irrthümlichen Auffassungen entgegen zu treten, darauf hin, dass in dem mit dem 11. December d. J. in Kraft tretenden Unga-

risch-Deutschen bezw. Ungarisch-Niederländischen Holztarif für die Deutschen Strecken lediglich die in den correspondirenden internen Verbandtarifen bezw. in Localtarifen für den Transport von Holz bereits bestehenden Frachtsätze zur Einrechnung gelangt und dass für den Verkehr zwischen Budapest und Köbanya der Ungarischen Staatsbahn einer- und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Lübeck, Harburg, Stettin und Swinemünde andererseits lediglich die in denselben Relationen für Budapest und Köbanya der Oesterreichischen Staatsbahn z. Z. im Deutsch-Ungarischen Verbande bestehenden Frachtsätze eingestellt sind. Eine Begünstigung ausländischer Waldproducte, den inländischen gegenüber, durch Deutscherseits jenen gewährte Frachtermässigungen wird demnach — wie bereits hervorgehoben wurde — mit diesem Holztarife nicht eintreten.

Frachtermässigung für Kartoffeltransporte.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit Rücksicht darauf, dass nach den Berichten der zuständigen Verwaltungsbehörden die Einwohner der Eifelkreise Malmedy, Montjoie und Schleiden des Regierungsbezirks Aachen in Folge der diesjährigen Missernte an Kartoffeln gezwungen sind, den Bedarf für ihren Unterhalt, sowie an Saatgut aus anderen Theilen der Monarchie zu beziehen, die Königl. Eisenbahndirectionen angewiesen, auf den Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, auf letzteren vorbehaltlich der Zustimmung der Gesellschafts-Vertretung, für Kartoffeltransporte nach den genannten Bezirken eine Ermässigung der Fracht bis zu 50 pCt. zu gewähren, unter der Voraussetzung einer speziellen Bescheinigung des Kreislandrathes, dass die Transporte auf seine Veranlassung erfolgen und zur Versorgung hilfsbedürftiger Kreiseingesessener bestimmt sind.

Vertagung der Berliner Conferenz.

Die für den 28. November in Aussicht genommene Conferenz von Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen mit Königl. Preussischen Eisenbahndirectionen wurde auf Wunsch der letzteren vertagt, da die Preussischen Bahnverwaltungen die Vorschläge der Oesterreichischen Bahnen bezüglich einer neuen Vereinbarung mit der Oesterreichischen Nordwestbahn zunächst selbstständig eingehend prüfen wollen.

Proponirt ist, wie dem „Berliner Actionär" berichtet wird, die Kürzung der halben Expeditionsgebühr im directen Eisenbahnverkehre und, insoweit die heutigen Umschlagtarife im Verkehre via Laube billiger sind, als die normalen Tarife von Wien, respective Pest-Bodenbach, die Concedirung der Ersteren im directen Eisenbahnverkehre und die Bildung neuer, im Maximum um 20 ₰ pro 100 kg höherer Tarife im Umschlagverkehr. Eventuelle Refactien sind stets zu publiciren und dem directen Bahnverkehr in gleicher Weise zur Verfügung zu stellen wie dem Wasserumschlage. Dagegen hätten auch die Deutschen Bahnen im Donauumschlag via Regensburg und bezüglich der anderen Umschlagplätze die Tarife in ähnlicher Weise zu bilden, also ebenfalls gewisse Zuschläge in den Umschlagtarifen zu erheben und im Deutsch-Oesterreichischen resp. Deutsch-Ungarischen Verkehr stets dieselben eventuellen Ermässigungen bis zur betreffenden Oesterreichischen Grenzstation zu concediren. Schliesslich soll jeder Verwaltung das Recht eingeräumt werden, in den Grenzstationen und Umschlagplätzen eine Controle zu üben, ob die eingegangenen Verpflichtungen stricte eingehalten werden.

Secundärbahn-Projecte.

Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Bromberg ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Terespol und Laskowitz der Bahnstrecke Bromberg-Dirschau nach Schwetz für Rechnung der Stadtgemeinde Schwetz beauftragt worden.

Nach der „Oberschlesischen Post" ist vom Landrath von Willenburg die Anlage einer Secundärbahn von Neustadt in Schlesien nach Zülz angeregt, welche die Hebung der in den letzten Jahren ziemlich stark zurückgegangenen Stadt Zülz bezwecken und auch den umliegenden Ortschaften den Transport der landwirthschaftlichen Producte erleichtern soll. Ausserdem hofft man, dass durch die Bahn der dort noch wenig betriebene Anbau von Zuckerrüben gefördert werden wird. Die Oberschlesische Eisenbahn soll wegen Uebernahme des Baues bereits angegangen sein.

Für die Secundärbahn Hohenstein-Berent sind nach der „Danziger Zeitung" die Bahnhöfe festgestellt und zwar: Berent, Gr. Klintsch, Gr. Lieniewo, Gladan, Schöneck (im Berenter Kreise), Golmkau, Sobbowitz, Hohenstein (im Danziger Kreise). Statt Golmkau war früher Mierau im Kreise Berent in Aussicht genommen. Ersterer Ort soll auch nur dann festgehalten werden, wenn der Kreis Danzig die Entschädigung für Grund und Boden des Bahnhofes übernehmen und eine 1½ km lange Chaussee von Mierau nach Golmkau mit 2 000 ℳ Beihilfe des Berenter Kreises bauen will.

Aus den betheiligten Kreisen ist nach derselben Zeitung beschlossen, eine Deputation an die Bromberger Direction abzusenden, um die Führung der Bahn Simonsdorf-Tiegenhof von Simonsdorf über Heubuden nach Koselitzki-Tralan-Neuteich nach Tiegenhof zu erwirken. Die Kosten für den 1½ km langen Umweg soll der Kreis übernehmen.

Die Vorarbeiten für die im Reussischen Oberland projectirten Bahnen sind soweit gediehen, dass sie nächstens der Regierung vorgelegt werden können. Wegen einiger dieser Bahnen wird aber noch mit Preussen zu verhandeln sein.

Der Stand des Projectes der Secundärbahn Rathenow-Brandenburg-Jüterbog ist nach einem im „Brandenburger Anzeiger" enthaltenen Berichte des Ober-Bürgermeisters Reuscher in Brandenburg folgender: Die Vorarbeiten, welche für normalspurige Secundärbahn gemacht sind, hat der Regierungs-Baumeister v. Rentelen in Berlin angefertigt und am 30. März resp. 12. November 1881 dem Minister eingereicht. Sie fassen 2 Linien ins Auge, nämlich Rathenow-Brandenburg-Golzow-Belzig-Niemegk-Treuenbrietzen-Jüterbog und Rathenow-Brandenburg-Golzow-Cammer-Brück-Treuenbrietzen-Jüterbog. Die Kosten der Strecke Rathenow-Brandenburg, in einer Länge von 34 km, sind einschliesslich einer beweglichen und einer festen Brücke über die Havel bei Pritzerbe und Brandenburg zu 1 740 000 ℳ, die der Strecke Brandenburg-Belzig zu 34,5 km auf 1 400 000 ℳ und die der Strecke Belzig-Jüterbog bei einer Länge von 40 km auf 1 650 000 ℳ, die ganze Linie also für eine Länge von 108,5 km zu 4 790 000 ℳ veranschlagt.

Dabei ist allerdings angenommen, dass der Anschluss an die berührten Hauptbahnen auf deren Bahnhöfen stattfindet und dass diese die Mitbenutzung ihrer Anlagen gegen Entschädigung zulassen.

Die Linie über Brück ist um 11,3 km kürzer und um 254 000 ℳ billiger.

Eine genaue Ermittelung des künftigen Verkehrs der Linien ist nicht möglich gewesen, auf Grund der Plessner'schen Formel ist aber eine Verzinsung des Baucapitals berechnet bei Rathenow-Brandenburg von 3 pCt., Brandenburg-Belzig von 3,6 pCt., Belzig-Jüterbog von 3,9 pCt., Brandenburg-Brück-Treuenbrietzen von 5 pCt.

Auf Wunsch von Lehnin sind auch Vorarbeiten für eine Secundärbahn Brandenburg-Lehnin-Brück mit Fortsetzung nach Treuenbrietzen angefertigt und dem Minister am 20. März 1882 vorgelegt. Für diese Linie soll ein eigenes Geleissystem in Brandenburg angelegt und mit dem der Hauptbahn in Verbindung gebracht werden. Von da geht die Bahn, sich an den Bahnkörper der Hauptbahn anlehnend, bis zur Chaussee Brandenburg-Belzig und unter theilweiser Benutzung derselben über Paterdamm-Prötzke-Grebs und Netzen-Kattenhausen-Lehnin am Golissee hin über Theerofen und Rädel nach Brück, im letzten Theil sich an den Damm der Berlin-Blankenheimer Eisenbahn anlehnend. Diese Linie hat an mehreren Stellen ziemlich erhebliche Steigungen zu überwinden und erfordert bedeutende Dammschüttungen und mehrere grosse Brücken.

Die Kosten dieser Linie übersteigen diejenigen der Linie Brandenburg-Golzow-Brück um 48 000 ℳ und deren Länge um 1,5 km, letztere hat auch günstigere Steigungsverhältnisse. Dagegen ist Lehnins Umgegend weit volkreicher und industriereicher und verspricht deshalb 8 pCt. Zinsen von 3 013 000 ℳ Anlagecapital gegen 4½ pCt. Zinsen von 2 965 000 ℳ der Linie über Golzow.

Die Kreise Westhavelland und Ruppin haben die Fortsetzung der auf Rathenow gerichteten Linie nach Norden in Aussicht genommen und lassen Vorarbeiten für eine Secundärbahn Rathenow-Neustadt a/D. anfertigen.

Für die Linie Brandenburg-Lehnin-Brück hat der Minister eine Construction gefordert, welche die Ueberführung geschlossener Militärzüge ermöglicht und den Einlauf in den Bahnhof Brandenburg und Jüterbog von der Anlage von Unter- oder Ueberführung an Stelle der geplanten Niveaukreuzungen abhängig macht.

Nach bestimmter Erklärung des Ministers hat keine der gedachten Linien Aussicht, auf Staatskosten ausgeführt zu werden und Zuschüsse sollen nur bewilligt werden, wenn die von den Bahnlinien berührten Kreise, Gemeinden und Adjacenten ihr Interesse an den projectirten Bahnen durch entsprechende Betheiligung an den Kosten thatsächlich bewiesen haben.

Endlich ist noch in neuester Zeit mit dem Vorstande der Eisenbahngesellschaft Paulinenaue-Neu-Ruppin über Herstellung einer Eisenbahn Paulinenaue-Buschow-Brandenburg verhandelt.

Der Betriebsvertrag der Niederländischen Süd-Ostbahn.

Gleichzeitig mit den Unterhandlungen über die Betriebsübernahme der Niederländischen Centralbahn wurden zwischen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen und der Niederländischen Süd-Ostbahngesellschaft Unterhandlungen geführt, betreffend die Uebernahme des Betriebes der 66 km langen Süd-Ostbahn (Tilburg-Herzogenbusch-Nymegen) durch die Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Diese Unterhandlungen haben zu einem Vertragsentwurf geführt, welcher in einer am 18. October stattgefundenen ausserordentlichen Generalversammlung von den Actionären der Süd-Ostbahngesellschaft genehmigt wurde.

Die Hauptbedingungen dieses Vertrages sind gleichlautend mit denen des Vertragsentwurfes, betreffend die Betriebsübernahme der Niederländischen Centralbahn, welche in No. 82 dieser Zeitung mitgetheilt sind, mit der Ausnahme, dass:

1. so lange die Bruttoeinnahme der Süd-Ostbahn, berechnet wie in obenerwähnter Nummer dieser Zeitung angegeben, weniger beträgt als 9 500 fl. pro km, die Betriebskosten statt auf 42 pCt. auf 44 pCt. festgestellt werden; sobald aber die Bruttoeinnahmen 9 500 fl oder mehr pro km betragen, werden 42 pCt. für Betriebskosten in Rechnung gestellt; mit der Massgabe, dass die Betriebskosten niemals niedriger sein dürfen, als diejenigen, berechnet im letzten Jahre einer niedrigeren Einnahme als 9 500 fl. pro km. Betragen aber die Betriebsausgaben auf dem gesammten von der Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebenen Eisenbahnnetz weniger als 44 pCt. resp. 42 pCt. der Bruttoeinnahmen, so wird auch für die Süd-Ostbahn nur dieser geringere Procentsatz berechnet;

2. die Süd-Ostbahngesellschaft von dem Nettoertrag nicht 1 800 fl., sondern 1 200 fl pro km empfängt;

3. die Staatseisenbahn-Gesellschaft eine zweite hypothekarische Einschreibung von 2 000 000 fl. empfängt, vertheilt in zwei Theilen von je 1 000 000 fl. (Die erste Hypothek ist zu Gunsten des Staates eingeschrieben, zur Sicherung der von diesem an die Süd-Ostbahngesellschaft im Jahre 1879 gewährten Subvention.) Vorläufig empfängt die Staatsbahn-Gesellschaft nur die hypothekarische Einschreibung für die erste Hälfte mit 1 000 000 fl., die Süd-Ostbahngesellschaft ist aber gehalten, innerhalb acht Tagen nach der Aufforderung dazu auch die Einschreibung der zweiten Million an die Staatsbahn-Gesellschaft zu verabreichen.

Für den weiteren Inhalt des Vertrages glauben wir also auf die obenerwähnte No. 82 dieser Zeitung hinweisen zu können.

Die Betriebsübernahme wird am 1. Januar 1883 erfolgen.

Laut der Bestimmungen des Vertrags mit dem Staat, wobei der Betrieb an die Betriebsgesellschaft der Staatsbahnen übertragen wird, bedarf der Vertrag noch der Königlichen Bewilligung.

Russische Correspondenz.

Losowaja-Sebastopol. Der Reichscontroleur hat den Ingenieur Petlin auf die Losowaja-Sebastopoler Bahn commandirt, um dieselbe vom finanziellen und öconomischen Standpunkte aus zu untersuchen. Zugleich hiermit theilt die „Neue Zeit“ mit, dass das Ministerium der Communicationen die Idee der Uebernahme der Losowo-Sebastopoler Bahn seitens der Krone fürs Erste habe fallen lassen. Man vermuthet, dass dasselbe, interessirt beim Ankaufe des Zweigs der Losowo-Sebastopoler Bahn von Ssinelnikowo nach Jekaterinoslaw zur Vereinigung der im Bau begriffenen Strecken Jassinowatoje-Ssinelnikowo und Jekaterinoslaw-Dolinokoje (Station der Charkow-Nicolajew Bahn), sein Ziel, nämlich die Abtretung dieses Zweiges, erreichen wird, ohne die ganze Bahn in Kronsverwaltung zu nehmen.

Bender-Galatzbahn. Bekanntlich ist diese Bahn in die Gesellschaft der Südwestbahnen übergegangen. Die Zeitungen theilen nun die Finanzbedingungen mit, unter denen die Uebergabe dieser Strecke an die Südwestbahnengesellschaft stattzufinden hat:

1. Aus der ganzen Summe der Kronsausgaben zum Bau der Bender-Galatzbahn sind 12 Millionen Creditrubel in das Ergänzungs-Obligationscapital der Südwestbahnengesellschaft gezahlt; der darnach übrigbleibende Rest der Bauausgaben, welcher nach genauer Rechnung sich erweisen sollte, wird zur Reineinnahme-Garantieschuld gerechnet.

2. Die Gesellschaft der Südwestbahnen verpflichtet sich, vom 1. Januar 1882 eine vollständige Fusion der Bender-Galatzstrecke mit den übrigen Bahnen der Gesellschaft in allen Beziehungen hinsichtlich Administration und Rechnungsablage zu bewerkstelligen.

Revisionscommission in der Grossen Russischen Gesellschaft. Die Special-Revisionscommission, welche zur Durchsicht der Rechnungen der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft und zur Klarstellung der Frage, in wie weit die Gesellschaft die Einkünfte der Nicolaibahn richtig vertheilt und angewandt haben soll, eingesetzt wurde, wird — wie die „Moskauer Nachrichten“ jetzt mittheilen — zum Schlusse des laufenden Jahres die Controle jener Arbeiten beenden, welche auf Rechnung der, zur Verstärkung der Transportfähigkeit der Bahn bestimmten 13 500 000 R. ausgeführt worden sind. Dieselbe hatte ausserdem alle neuen Arbeiten zu controliren, welche in letzter Zeit auf der genannten Bahn gemacht sind. Darnach, nach Beendigung dieser Controle, gedenkt die Commission die Finanzoperationen der Nicolaibahn für die letzten zwei Jahre einer ausführlichen Controle zu unterwerfen — für die frühern Jahre sich aber damit zu begnügen, die gedruckten Jahresberichte mit den Büchern der Buchhalterei zu vergleichen, um zu bestimmen, ob die Einnahmen und Ausgaben richtig auf die Paragraphen und Titel des Budgets gebracht worden sind.

Diese letzte Arbeit der Commission wird für die Regierung von grosser Bedeutung sein, weil durch dieselbe klar gelegt werden wird, wie viel von der Exploitationseinnahme durch die Gesellschaft auf Ergänzungsbauten verwandt ist — was hätte auf ein besonderes Bauconto gebracht werden sollen. Nach Erklärung der eigenen Beamten der Grossen Russischen Gesellschaft erstrecken sich diese Bauausgaben während der Exploitation der Bahn durch die Gesellschaft auf 23 626 000 Rubel. Diese Bauausgaben können indessen in keinem Falle unter die Unkosten der Exploitation gerechnet werden, welche hierdurch unnütz vergrössert werden und dadurch den Reingewinn auf fälschliche Weise schmälern. Da dieser Reingewinn aber es ist, welcher zwischen Regierung und Gesellschaft getheilt wird, so bringt eine jede unrechtmässige Vergrösserung der Betriebsausgaben durch Baukosten und die dadurch entstehende Minderberechnung des Reingewinns der Regierung einen Schaden.

Russischer Eisenbahnfonds. Am 1. Jannuar 1883 wird die besondere Rechnung dieses Fonds aufgehoben. Die Baarmünzen in Effecten des Fonds werden der Reichsrentei zugeschlagen. Der Finanzminister hat bei dieser Verschmelzung einige Bestimmungen erlassen. Zu Reichsrenteischulden gehören Darleben, welche Eisenbahnen empfangen oder diese Darlehne finden ihre Realisation in der Emission von consolidirten Obligationen. Ferner sind Schulden der Rentei die den Eisenbahnen verabfolgten Beträge zur Anschaffung von Inventar. Betreffend die Erwerbung und Aufbewahrung von Mitteln der in der Zukunft zu erbauenden Eisenbahnen werden folgende Regeln stipulirt: Die Mittel zum Eisenbahnbau auf Rechnung der Krone sollen durch Emission von Werthpapieren zusammengebracht werden. Falls die Mittel zum Bau von Eisenbahnen durch private Gesellschaften von der Regierung realisirt werden, so werden die auf die Obligationen eingelaufenen Summen auf Rechnung der Reichsbank gestellt. Falls sich die Realisation irgend welcher Bahnobligationen verzögern sollte, so darf die Reichsrentei mit Zustimmung des Finanzministers, des Ministers der Communicationen und des Reichscontroleurs Avancen auszahlen.

Hinsichtlich des Russischen Eisenbahnfonds wurde am Schluss des vorigen Jahres in der Englischen Zeitung „Economist“ ein Artikel publicirt, in welchem fälschlicher Weise behauptet wurde, die Russische Regierung habe die aus der Eisenbahnanleihe gewonnenen Summen zur Deckung allgemeiner Staatsunkosten verwandt. In Folge dessen veröffentlicht unser Finanzministerium im „Regierungsanzeiger“ folgende Berichtigung:

Der Eisenbahnfonds, aus welchem von den Eisenbahngesellschaften die Obligationscapitale ausgegeben wurden und aus dem einige andere Ausgaben zu Eisenbahnbau- und Hafenbauzwecken bestritten wurden, wurde im Jahre 1867 begründet. In diesen Fonds, wie aus der unten folgenden Abrechnung ersichtlich, wurden Summen hineingerechnet, welche nicht nur durch Emission der consolidirten Obligationen gewonnen waren, sondern auch aus anderen Quellen, im Ganzen bis zum 28. December 1881 885 Millionen Rubel.

Dem besagten Fonds wurde gutgeschrieben:		in Creditrubeln zum Cours während der factischen Ausgabe
a) in Obligationen der Nicolaibahn	1. Emission	49 699 116,56
	2. Emission	56 167 818,36
b) in consolidirten Obligationen der Russischen Eisenbahnen	1. Emission	73 371 146,44
	2. „	67 466 071,83
	3. „	96 177 178,65
	4. „	90 116 530,15
	5. „	103 427 966,37
	6. „	*)158 540 865,33
c) die Summen, welche von der Nordamerikanischen Regierung für Abtretung der Russ. Besitzungen in Nordamerika bezahlt wurden		11 510 125,42
d) die durch den Verkauf von der Regierung gehörigen Eisenbahnactien und Obligationen erlösten Summen		64 498 196,47
e) von Eisenbahn-Gesellschaften und Privaten zurückgegebene Vorschüsse und Bezahlung für ihnen überlassenes Eisenbahnmaterial		28 621 030,44
zusammen		799 596 046,02
f) hierzu aus der Reichsrentei abgelassen .		86 230 821,54
Darnach auf Conto des Eisenbahnfonds abgelassen im Ganzen		885 827 868,56

*) Der Rest aus der 6. consolidirten Anleihe — über 5 Millionen — ist noch nicht zur Abtragung der Schuld an die Reichsrentei eingerechnet und daher noch auf das Conto des Eisenbahnfonds nicht geschrieben.

Vom Conto dieser Summe wurde abgeschrieben:

a) zur Bildung der Eisenbahn - Obligationscapitalien	675 200 217,97
b) zur Verstärkung der Transportfähigkeit der Bahnen	38 540 829,67
c) zur Anfertigung diversen Eisenbahnmaterials	144 912 326,74
d) zum Ausbau von Hafen, in welchem die Bahnen münden	13 615 221,61
e) zu verschiedenen Ausgaben für Bahnen: als Voruntersuchungen, Vorschüsse, Prüfungen, Delegationen etc.	13 558 271,57
zusammen	885 826 867,56

Vergleichen wir nun die Summe, auf welche consolidirte Eisenbahn-Obligationen aller 6 Emissionen ausgegeben sind (im Ganzen ca. 594 Millionen) mit den Summen, welche zur Bildung von Obligationscapitalien wirklich abgelassen (675 Millionen) und zum Ablassen bestimmt sind aus dem Eisenbahnfonds zur Verstärkung der Transportfähigkeit der Bahnen (38½ Mill. und 144 Mill.), so müssen wohl wir eingestehen, dass die Regierung durchaus Nichts aus den Eisenbahnanleihen zur Deckung von Staatsunkosten genommen hat, aber im Gegentheil viele Eisenbahnausgaben auf das Conto anderer Reichsressouren gebracht hat. Hieraus folgt, dass die Regierung das unzweifelhafte Recht besitzt, entweder die Eisenbahn Gesellschaften Obligationen auf eine recht anständige Summe (über 150 Millionen Rubel) realisiren zu lassen oder selbst die Obligationen dieser Bahnen zu realisiren, um der Reichsrentei die Summen wieder zuzuführen, welche theilweise den Bahngesellschaften direct abgelassen wurden, theilweise auf Eisenbahnzubehör verwendet wurden und sich auf diesem Wege mit den Gesellschaften zu verrechnen.

Details:

a) Zur Bildung der Obligationscapitalien folgender Bahnen wurden abgelassen:

	Cred.-R.
1. Kursk-Kiew	20 814 637
2. St. Petersburg-Helsingfors	3 128 447
3. Verschiedener aggregirender Theile der Südwestbahnen	86 854 376
4. Terespol-Brest	812 765
5. Ssestrorezk	170 000
6. Schuja-Iwanowo	2 352 206
7. Liwnybahn	1 447 898
8. Jaroslaw-Wologda	3 634 904
9. Moskau-Kursk	15 170 358
10. Paweletz-Skopin (Section der Rjäschk-Wjäsma)	514 442
11. Nicolaibahn (bei ihrem Uebergang in die Grosse Russische Gesellschaft)	16 943 687
12. Kursk-Charkow-Asow	11 519 772
13. Liebau-Romny mit dem Hafen	44 649 699
14. Grjäsy-Zaritzyn mit Wolga-Don	27 980 358
15. Tambow-Saratow incl. Avancen auf Procente für die durch die Landschaften garantirten Actien	22 442 938
16. Koslow-Woronesch-Rostow	33 661 428
17. Riga-Bolderaa	3 612 583
18. Charkow-Nicolajew nebst Dnjeprbrücke bei Krementschuk	29 914 807
19. Losowo-Sebastopol	33 167 071
20. Mitau-Mosheiki	3 118 797
21. Morschansk-Ssysransk	22 048 151
22. Rjäschk-Wjäsma	24 877 920
23. Uraler Bergwerksbahn	45 975 895
24. Fastowo	12 660 256
25. Baltische (incl. Section Dorpat)	8 551 929
26. Orenburg (incl. Wolgabrücke)	24 708 249
27. Weichselbahn (incl. Weichselbrücke)	19 639 368
28. Donetzbahn	24 960 624
29. Nowgorod (Section Starorussa)	3 359 444
30. Moskau-Brest	42 867 756
31. Konstantinowo	4 110 007
32. Putilow'sche	4 650 975
33. Transkaukasische	39 071 962
34. Rostow-Wladikawkas	30 230 956
35. Bender-Galatz (Erweiterung)	379 441
36. Nowotorshok (II. Section)	2 947 227
37. Mariupol	531 994
38. Baskuntschak, 39. Kriwoirog	1 716 886
zusammen	675 200 217

b) Zur Verstärkung der Transportfähigkeit der Bahnen:

1. Moskau-Rjäsan	3 000 000
2. Rjäsan-Koslow	4 013 914
3. Riga-Dünaburg	1 650 000
4. Orel-Witebsk	3 000 000
5. Dünaburg-Witebsk	3 182 948
6. Tambow-Koslow	846 415
7. Kursk-Charkow-Asow	2 962 046
8. Rybinsk-Bologoje	4 008 021
9. Warschau und Nishninowgorod	7 101 053
10. Rjäschk-Morschansk	1 297 128
11. Orel-Grjäsy	3 930 466
12. Diverse Bahnen während des letzten Krieges	3 548 834
zusammen	38 540 829

c) Zur Anfertigung diversen Eisenbahnmaterials:

1. Für Locomotiven und Wagen	79 569 322
2. Für Schienen	53 052 349
3. Avancen und gewährte Anleihen an Fabrikanten	12 290 654
zusammen	144 912 326

d) Zum Ausbau von Häfen, in welche Bahnen münden:

1. Odessaer	7 732 045
2. Taganroger	36 660
3. Potier	1 699 791
4. Kertsch-Jenikale	459 203
5. St. Petersburger Seecanal	2 302 308
6. Mariupoler	219 193
7. Revaler	20 752
8. Andere, weniger bedeutende Hafenbauten	295 266
9. Ankauf der Gutujewinsel	850 000
zusammen	13 615 221

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. December c. treten zum Tarif für den **Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Güterverkehr** vom 1. April 1881 folgende Nachträge in Kraft:

1. Nachtrag IV. zum 1. Heft (Preis 10 ₰)
2. „ III. „ 2. Heft (Preis 10 ₰)
3. „ III. „ 4. Heft (Preis 10 ₰)
4. „ II. „ 5. Heft (Preis 5 ₰)

Dieselben enthalten unter Anderem Aufnahme der Station Walferdingen der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und der Stationen Hemer, Littfeld, Milspe-Thal und Vörde des Directionsbezirks Elberfeld, ferner neue Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs 3 (für Eisenerz etc.) für die Stationen Novéant und Kalk, sowie abgekürzte Entfernungen und ermässigte Frachtsätze für die Station Lüdenscheid. Köln, den 25. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2188)

Im **Bergisch - Märkisch - Grand - Central-Belge-Verbands-Güter-Verkehr** findet im Verkehr mit Antwerpen transit und Louvain transit der Ausnahmetarif 10 vom heutigen Tage ab auch auf die Artikel „Rohstahleisen, Eisenluppen in Masseln (Broden) oder Prismen, Brucheisen (altes Eisen), alte Eisenmunition, alte Eisenbahnschienen, Eisen- und Stahlabfälle, Stahlbruch und Eisenfeile“ Anwendung. Elberfeld, den 27. November 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (2189)

Mit sofortiger Gültigkeit werden für die Zeit bis zum 31. März 1883 die Frachtsätze für Sendungen zwischen Swinemünde und Stettin, welche laut Vermerkes im Frachtbriefe über Swinemünde seewärts ein- oder ausgehen, wie im Vorjahre auf folgende Beträge — pro 100 kg in Mark — ermässigt:

Eilgut	2,10	Specialtarif A2	0,49
Stückgut	1,05	„ I.	0,45
Klasse A1	0,71	„ II.	0,37
„ B	0,60	„ III.	0,37
Ausnahmetarif für Petroleum			0,45

Für die in Achsfracht zu befördernden Güter wird die Fracht unter Zugrundelegung einer Entfernung von 80 km berechnet. Berlin, den 25. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (2190 J)

Mit dem 1. December d. J. treten im Gütertarif für den **Eisenbahn-Directions-Bezirk Bromberg** vom 1. Juli 1880 — zweite Auflage — folgende Aenderungen resp. Ergänzungen in Kraft:

a) Die bisherige Personen-Haltestelle Maximilianowo wird für den unumschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Eine Stückgutabfertigung nach und von Maximilianowo findet bis auf Weiteres nicht statt.

b) Flachstransporte zwischen Pr. Holland einerseits und sämmtlichen Bahnhöfen der in Berlin mündenden Bahnen (excl. Ringbahnstationen) andererseits werden bis auf Weiteres zu den Sätzen des Specialtarifs III. bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung befördert.

c) Für Sendungen von und nach der Altdamm-Colberger Eisenbahn wird in Colberg für die Ueberführung auf der Colberger Hafenbahn von und nach dem Hafen eine Gebühr von 1,50 ℳ pro Wagen erhoben. Bromberg, den 23. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (2191 J)

Vom 28. November d. J. ab gelten die seit 15. November 1882 von Königsberg westlich durch Reexpeditionstarif für Flachs, Flachsheede und Werg eingeführten Frachtsätze und Transportbestimmungen auch für Hanf und Hanfheede.

Ferner werden in dem vorerwähnten Reexpeditionstarif vom 1. Januar 1883 für Flachs, Flachsheede, Werg, Hanf und

Hanfheede die Frachtsätze ermässigt im Verkehr mit: Braunschweig, Bromberg, Buckau, Halle (B.-Anh. E. u. Dir.-Bez Magdeburg), Linden-Fischerhof, Lübeck, Magdeburg, M.-Gladbach (Dir.-Bez. Elberfeld und Köln linksrh.), Neustadt-Magdeburg, Osnabrück, Viersen (Dir.-Bez. Elberfeld u. Köln linksrh.) und Wolfenbüttel um je 0,01 ℳ;

Düsseldorf (Dir.-Bez. Elberfeld und Köln rechtsrh.), Hannover Südbahnhof um je 0,02 ℳ;

Kassel (Ober- und Unterstadt), Coblenz (Rhein- und Moselbahn), Dülken, Düren (Dir.-Bez. Elberfeld und Köln linksrh.) um je 0,03 ℳ;

Aachen (Dir.-Bez. Elberfeld und Köln linksrh.) Deutz (Dir.-Bez. Elberfeld und Köln rechtsrh), Köln um je 0,04 ℳ;

Cöthen (B.-A. E. u. Dir.-Bez. Magdeburg) um 0,05 ℳ pro 100 kg.

In Folge Erhöhung der directen Deutsch-Russischen Tarifsätze werden die Frachtsätze im Verkehr mit Dresden (Dir.-Bez. Berlin) und Swinemünde vom 15. Januar 1883 ab um je 0,01 ℳ pro 100 kg erhöht. Bromberg, den 27. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der betheiligten Verwaltungen. (2192 J)

Am 1. December cr. tritt der II. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen und lebenden Thieren im Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr via Bleyberg vom 1. October 1881 in Kraft. — Der Nachtrag enthält u. A. Frachtsätze für Pferde und Pony's, Kleinvieh und Grossvieh und ferner Taxen für Pferde, Maulthiere, Fohlen oder Pony's in Eilfracht in Stallungs- oder Box-Wagen für die Stationen Audenarde, Binche, Hérinnes-Warcoing, Meirelbeke, Schellebelle und Wetteren der Belgischen Staatsbahnen. Elberfeld, den 29. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (2193)

Die Stationen Hausham, Miesbach und Penzberg der Bayerischen Staatsbahn sind mit Gültigkeit vom 1. December ab in den Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen vom 15. September 1881 aufgenommen. Elberfeld, den 28. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (2194)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. December d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif vom 1. Juli cr. für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von diesseitigen Stationen nach der Oesterreichischen Nordwest- etc. Bahn via Mittelwalde ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze nach Stationen der Böhmischen Commercialbahnen, der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft und der Kuttenberger Localbahn, sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können von den Versandstationen und unserem Verkehrsbureau unentgeltlich bezogen werden. Breslau, den 28. November 1882. Königliche Direction. (2195)

Verbands-Güterverkehr zwischen Lübeck-Büchener und Berlin-Hamburger etc. Stationen. Zum Tarif für den obenbezeichneten Verbands-Güterverkehr vom 1. April 1878 tritt mit dem 1. December a. c. der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung des Vorworts.
2. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.
3. Ausnahmetarifsätze für Stärke und Stärkefabrikate zum Export von Berlin, Neustadt a. D. und Zernitz nach Lübeck.
4. Ausnahmetarifsätze für Europäisches Holz des Specialtarifs II zwischen Wandsbeck einerseits und Berlin-Hamburger Stationen andererseits.
5. Einbeziehung der Stationen Eutin, Gleschendorf, Pansdorf und Schwartau der Eutin-Lübecker Eisenbahn in den directen Verkehr mit Berlin-Hamburger Stationen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben. Lübeck, den 27. November 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (2196)

Directer Vieh- etc. Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Magdeburg und Stationen der Oldenburgischen Bahnen. Am 1. Januar 1883 tritt zum Tarife für obenbezeichneten Verkehr der 1. Nachtrag in Kraft, welcher abgeänderte Entfernungen für Berlin (Potsdamer und Dresdener Bahnhof) enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 28. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (2197)

Am 1. December a. c. werden im Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verbande für die Beförderung von Twist in Ladungen von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende Ausnahmefrachtsätze bis auf Widerruf eingeführt: Im Verkehre zwischen Prag, Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Prag (Smichow), Prag (Bubna-Unionbank), Prag (Unionbank), Prag (Anglobank), Bubenc, Bubna, Kralup, Beraun und Zdic, einerseits und

Amsterdam	3,25 ℳ	pro 100 kg,
Rotterdam	3,25 „	„ „ „
Dordrecht	3,25 „	„ „ „
Middelburg	3,31 „	„ „ „
Vlissingen	3,31 „	„ „ „

andererseits. Von gleichem Zeitpunkte werden die Sätze des Ausnahmetarifs für Rohzucker und Melasse vom 15. October 1882 im Verkehre mit den vorstehend aufgeführten Prager Bahnhöfen, sowie mit Lieben, Bubna, Bubenc und Kralup, mit den in erwähntem Ausnahmetarife genannten Stationen der Böhmischen Westbahn, der Buschtêhrader Bahn und der Kaiser Franz-Josefbahn auch auf den Artikel „Pilézucker“ Anwendung finden. Endlich wird ebenfalls mit 1. December cr. die Station Brünn der Oesterreichischen Staatsbahn mit den im Tariftheil II für die Station Wien der Oesterreichischen Staatsbahn bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif No. 10 für den Transport von Margarin aufgenommen. Dresden, am 28. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2198)

Mit der am 5. December cr. bevorstehenden Betriebseröffnung der Güstrow-Plauer Eisenbahn kommen directe Abfertigungen zwischen den Stationen dieser Bahn Karow, Krakow und Plau bezw. Hoppenrade einerseits und den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn Hagenow, Lübeck, Malchin, Neubrandenburg, Rostock, Schwerin, Wismar bezw. Station Hamburg der Lübeck-Hamburger Bahn bezüglich des Personen-, Gepäck- und Güterverkehrs und ausserdem noch Station Plau bezüglich des Güterverkehrs mit den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn Blankenberg, Bützow, Grevesmühlen, Schönberg, Schwaan, Stavenhagen, Teterow und Waren andererseits zur Einführung.

Exemplare der bezüglichen Tarife sind bei den betreffenden Güterexpeditionen käuflich zu haben. Schwerin, den 29. November 1882. Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft, zugleich Namens des Vorstandes der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft und der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (2199)

Mit Gültigkeit bis Ende Mai 1883 tritt sofort ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Rohzucker von Stationen der Königl. Bayerischen Staatsbahnen, der Verwaltungsbezirke der Königl. Eisenbahndirectionen Frankfurt a/M., Köln (linksrhein.), Erfurt, Magdeburg, Hannover, der Berlin-Anhaltischen Bahn, der Braunschweigischen Bahn und der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen nach Rivarolo Ligure, Sampierdarena und San Martino Veneto, Stationen der Königlich Oberitalienischen Eisenbahnen via Gotthard in Kraft. Gratis. Strassburg, den 26 November 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Italienischen Verbandes über den Gotthard. (2200)

Für die Beförderung von Blei und Zink, sowie von bleiischen und zinkischen Producten von Aachen K. l., Berge-Borbeck, Bergisch-Gladbach, Bonn, Call, Deutz B. M. und K. M., Dortmund B. M. und K. M., Düren, Ehrenfeld, Eschweiler, Euskirchen, Köln, Letmathe, Lintorf, Louisenthal, Mechernich, Mülheim a. Rh. B. M. und K. M., Neumühl, Oberhausen B. M. und K. M., Saarbrücken, Saarlouis, Staudernheim, Stolberg B. M. und K. l., Trier l. und r. Mosel nach Berlin (Lehrter, Potsdamer, Ost-, Stettiner, Nord-, Schlesischer und Dresdener Bahnhof) sowie den Berliner Ringbahnstationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin tritt am 1. December d. J. ein bis zum 31. December 1883 gültiger Ausnahmetarif in Kraft. Exemplare desselben sind in den Geschäftslocalen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie bei den betreffenden Güterexpeditionen zu 10 ₰ käuflich zu haben. Köln, den 28. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2201)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. December d. Js. ab kommt zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Hannover der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält eine Bestimmung wegen Aufhebung der für Hanau (Nordbhf.) bestehenden Beschränkung sowie Tarifsätze für die in den Verkehr einbezogene Station Hoya der Hoyaer Eisenbahn.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 21. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (2202)

Für den Verkehr zwischen Fachingen, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und verschiedenen Lothringisch-Luxemburgischen Stationen andererseits sind mit Gültigkeit vom heutigen Tage Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. zur Einführung gekommen, worüber das Nähere bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 25. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (2203)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Für den Verkehr zwischen Leipzig, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Magde-

burg einerseits und den Stationen der Strecken Cornberg-Frankfurt a/M., Elm-Gemünden, Frankfurt a/M.-Homburg v. d. H., Malsfeld-Treysa und Lollar-Niederlahnstein-Frankfurt a/M. des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits, werden mit Gültigkeit vom 15. Januar 1883 die Frachtsätze für Eilgut um 0,20 ℳ, Stückgut um 0,16 ℳ und in allen übrigen Klassen um 0,06 ℳ pro 100 kg erhöht. Frankfurt a/M., den 17. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (2204)

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 5. December ab ist der Artikel schwefelsaures Kali (sulfate de potasse) im Deutsch-Belgischen Güterverkehr in den Ausnahmetarif 9 versetzt. Köln, den 29. November 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahn - Direction Köln (linksrheinische). (2205)

Weichsel - Eisenbahnverband. Mit dem 15./27. November cr. tritt ein Nachtrag II zu Heft II des Weichsel - Eisenbahn - Verbandtarifs vom 1. December/19. November 1880 in Kraft, welcher directe Frachtsätze zwischen den Stationen Kriwin, Dubno und Rudnja-Polieskaja der Südwestlichen Eisenbahnen einerseits und Marienburg, Elbing, Danzig und Neufahrwasser andererseits enthält.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Danzig, den 27. November 1882. Die Direction der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn, Namens der betheiligten Verbandverwaltungen. (2206 J)

Die in unserer Publication vom 6. November d. J. angekündigte Tariferhöhung des Ausnahmetarifs für Getreide etc. findet vom 15. Januar 1883 auch auf den Verkehr zwischen den Stationen Rejowiec, Cholm, Dorkusk, Luboml, Maciow und Kowel einerseits und der Station Neustadt i/Westpreussen andererseits Anwendung. Bromberg, den 28. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2207 J)

2. Eröffnungen etc.

Am 15. December cr. wird die schmalspurige Rhene-Diemelthal-Eisenbahn mit den Stationen Bredelar, Reinhard, Eckefeld und Martenberg für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Für die Rhene - Diemelthal-Eisenbahn gelten die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, sowie des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Die Beförderung der Güter erfolgt nach Massgabe der Bestimmungen des Localgütertarifs für die Rhene-Diemelthalbahn, welcher am Tage der Verkehrseröffnung in Kraft tritt und bei den Stationen Bredelar, Reinhard, Eckefeld und Martenberg zum Preise von 0,50 ℳ pro Stück käuflich zu haben ist. Siegen, den 30. November 1882. Die Verwaltung der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn. (480)

3. Verkehrs-Störungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer am 28. d. Mts. uns zugegangenen telegraphischen Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln vom 27. d. Mts. ist die Strecke Niederlahnstein - Oberkassel überfluthet und deshalb der Verkehr auf derselben bis auf Weiteres eingestellt worden.

Das Vorstehende wird unter Bezugnahme auf die Bestimmungen in Alin. 4 des § 14 des Vereins-Wagenregulativs hierdurch zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Berlin, den 30. November 1882.
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die unterm 24. d. Mts. bekannt gegebene Unterbrechung des Güterverkehrs in Folge Hochwassers erstreckt sich nunmehr seit 27. d. Mts. auch auf den Fruchtbahnhof sowie auf das Neckarvorland einschliesslich des linken Ufers des Verbindungscanals auf unserer Station Mannheim. Karlsruhe, den 27. November 1882. Generaldirection.

HessischeLudwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Wegen Ueberschwemmung durch Rhein und Main, sowie wegen mehrfacher Beschädigung des Bahnkörpers in Folge anhaltenden Regens hat der Verkehr auf einigen unserer Strecken eingestellt werden müssen. Ueber die Dauer dieser Betriebs - Störungen eine Mittheilung zu machen, wird erst nach Ablauf des Hochwassers möglich sein, was unter Bezugnahme auf § 14 des Vereins-Wagenregulativs zur Kenntniss gebracht wird. Mainz, den 27. November 1882. Die Specialdirection.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Seit dem 25. November l. J. ist in Folge Hochwassers der Verkehr in unserer Station Tetschen-Landungsplatz gehemmt, was wir mit Bezug auf § 14 al. 3 und 4 des Vereins-Wagenregulativs mittheilen. Die Dauer dieser Verkehrsstörung lässt sich derzeit nicht bestimmen, wir werden jedoch die Wiedereröffnung des ungehinderten Verkehres rechtzeitig im Vereinsblatte bekannt geben. Prag, am 29. November 1882. Direction.

In Folge Hochwassers des Rheins hat der Verkehr auf der Strecke Troisdorf-Niederlahnstein der rechtsrheinischen Eisenbahn am 25. d. Mts. eingestellt werden müssen, wovon wir mit Bezug auf § 14 al. 3 des Wagen-Regulativs hierdurch Mittheilung machen.

Die Dauer der Verkehrsstörung lässt sich noch nicht bestimmen. Köln, den 28. November 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Pfälzische Eisenbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Vereins-Wagenregulativs geben wir bekannt, dass verschiedene Strecken unserer Bahnen seit 26. November in Folge Ueberfluthung und Dammrutschung unterbrochen sind und dass die Unterbrechungen voraussichtlich 4–5 Tage andauern werden. Ludwigshafen a. Rh., 28. November 1882. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger.

Die Gütertrajecte Rüdesheim Bingerbrück und Castel-Mainz sind wegen Hochwasser am 25. d. Mts. bis auf Weiteres eingestellt worden. Ferner ist der Güterverkehr auf unserer Strecke Castel-Hochheim in Folge Ueberschwemmung derselben seit dem 27. d. Mts. und auf der Strecke Höchst-Frankfurt a M. seit heute unterbrochen.

Dauer dieser Betriebsstörungen vorläufig unbestimmt. Frankfurt a. M., den 28. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction.

4. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Der in Folge von Hochwasser am Neckarvorland und am linken Canalufer des Bahnhofes Mannheim unterbrochen gewesene Güterverkehr ist seit 29. November wieder aufgenommen. Karlsruhe, den 29. November 1882. Generaldirection.

5. Stations-Benennung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird die Station Hemingen in Lothringen fortan den Namen Heming führen.

Berlin, den 29. November 1882.
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

6. Submissionen.

Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Submission auf Anfertigung von Schienen und Schienenbefestigungs - Materialien. Die Herstellung und Uebergabe von:

a) 1 400 000 kg Eisenbahnschienen aus Flussstahl,
b) 100 700 „ Unterlagsplatten,
c) 100 000 „ Hakennägel,
d) 124 000 „ Winkellaschen,
e) 24 300 „ Laschenschraubenbolzen,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können im Büreau des Unterzeichneten eingesehen, eventl. auch von dort gegen Zahlung von 1 ℳ (für Schienen) und 2 ℳ (für Schienenbefestigungs-Materialien) bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum

Montag, den 18. December cr., und zwar:
ad a) Schienen bis Vormittag 11 Uhr,
ad b) bis e) bis Vormittag 12 Uhr,

im Büreau des Unterzeichneten, Berlin, Bahnhofsstrasse 2 a, abzugeben, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Berlin, den 28. November 1882. Der Ober-Ingenieur. gez. Wiedenfeld, Baurath. (481 J)

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Es soll die Lieferung verdungen werden von:

a) Umwendbaren Herzstücken von Gussstahl mit Gegenschienen,
b) Stahlweichen und Weichenböcken,
c) Stahlschienen mit Zubehör.

Submissionstermin 19. December 1882, Mittags 2 Uhr, in unserem Central-Bureau in Utrecht, bis zu welchem Offerten einzureichen sind.

Die betreffenden Bedingungen werden auf Franco-Anfrage abgegeben. Utrecht, 27. November 1882. Der General-Director. (479 D & C)

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen am Ende des Monats October 1882.

1. Laufende Num.	2. Bezeichnung der Eisenbahnen.	3. Jahr	4. Betriebslänge Ende des Monats October km	5. Im Monat October wurden befördert Personen Anzahl	6. Im Monat October wurden befördert Güter Tonnen	7. Im Monat October betrug die Einnahme aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt M.	8. Im Monat October betrug die Einnahme aus dem Güterverkehr überhaupt M.	9. Im Monat October betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres M.	10. Im Monat October betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen auf 1 km, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres M.	11. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende October betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres M.	12. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende October betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen auf 1 km, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres M.
	A. Hauptbahnen.*)										
	I. Staatsbahnen und sonstige vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.										
1	Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1882	1 242,93	878 800	589 000	892 000	2 216 000	3 304 000	2 658	31 505 000	25 526
	gegen	1881	+ 103,80	+ 2 192	+ 8 176	+ 3 067	+ 37 439	+ 17 866 (+ 50 000)	— 227 (— 199)	+1180924 (+1 621 000)	—1130 (— 744
2	**Preussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk**										
	a) der Königl. Eisenbahndirection Berlin (einschl. Angerm.-Schwedt)	1882	1 675,67	1 859 515	620 348	1 359 053	3 344 835	5 152 629	3 075	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) der Königl. Eisenbahndirect. Bromberg	1882	2 593,26	703 386	365 805	1 410 095	2 257 381	4 091 066	1 578	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c) der Königl. Eisenbahndirect. Hannover	1882	1 883,76	1 258 992	1 206 030	1 750 000	4 800 000	6 876 511	3 650	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d) der Königl. Eisenbahndirect Frankf. a/M.	1882	1 176,75	947 153	579 610	802 660	1 992 890	2 947 400	2 505	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	e) der Königl. Eisenbahndirection Magdeburg	1882	1 485,71	1 039 146	647 291	1 412 269	3 091 807	4 919 334	3 322	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	f) der Königl. Eisenbahndirection Köln (linksrheinische)	1882	1 239,99	1 127 100	1 252 300	1 183 900	2 962 000	4 604 300	3 713	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	g) der Königl. Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische)	1882	1 741,65	984 062	2 021 951	1 002 837	5 012 002	6 395 654	3 672	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	h) der Königl. Eisenbahndirect. Elberfeld	1882	1 451,69	1 516 195	2 201 900	1 123 182	4 860 714	6 384 626	4 398	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	i) der Königl. Eisenbahndirect. Erfurt	1882	503,91	416 974	294 710	484 081	1 057 291	1 669 800	3 314	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	k) der Kgl. Dir. d. Berlin-Anhaltischen E.	1882	431,10	262 486	253 980	442 200	979 820	1 502 020	3 484	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	l) Cottbus-Grossenhain. (v. 2a verwaltet)	1882	154,74	36 391	55 321	28 471	195 019	235 490	1 522	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	m) Ruhld-Lauchhammer (v. 2a verwaltet)	1882	6,61	2 017	1 584	278	1 390	1 668	252	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa 2	1882	14 344,84	—	—	—	—	44 780 498	3 123	404 106 905	28 276
	gegen	1881	+ 98,72	—	—	—	—	+ 1310227 (+4155145)	+ 61 (+ 261)	+15384385 (+29191445)	+ 795 (+1771)
3	Sächsische Staatseisenb.	1882	2 023,94	1 764 462	828 805	1 831 896	3 579 859	5 686 436	2 810	55 256 810	27 302
	gegen	1881	—	+ 68 214	+ 11 048	+ 60 663	+ 84 088	+ 139 271 (+ 348 027)	+ 65 (+ 168)	+1 826 124 (+1656225)	+ 822 (+ 737)
4	Württemb. Staatseisenb.	1882	1 533,17	999 707	309 210	895 918	1 660 731	2 721 247	1 775	23 154 491	15 102
	gegen	1881	—	— 84 551	— 6 225	— 84 219	— 86 555	— 155 423 (— 58 600)	— 104 (— 41)	— 195 816 (+ 82 000)	— 176 (+ 5)
5	Badische Staatseisenb.	1882	1 317,26	675 514	430 953	957 356	1 870 861	3 020 175	2 290	26 783 366	20 302
	gegen	1881	—	— 24 676	+ 10 896	— 38 767	+ 106 970	+ 60 373 (+ 203 882)	+ 43 (+ 152)	+ 624 174 (+1914474)	+ 443 (+1423)
6	Main-Neckar Eisenbahn	1882	94,50	235 000	69 500	197 000	239 000	501 000	5 302	4 318 500	45 698
	gegen	1881	—	+ 3 225	+ 645	+ 1 955	+ 1 999	+ 33 118 (+ 61 800)	+ 351 (+ 654)	— 12 242 (+ 295 685)	— 130 (+3129)
7	Oberhessische Eisenb.	1882	175,73	48 151	14 088	38 173	37 940	82 616	470	755 346	4 298
	gegen	1881	—	+ 2 247	+ 176	+ 1 157	— 801	+ 1 672 (+ 2 441)	+ 9 (+ 14)	— 88 148 (— 81 718)	— 502 (+ 465)
8	Oldenburgische Staatseisenbahnen	1882	290,25	136 604	51 107	120 785	183 006	315 181	1 086	2 638 839	9 092
	gegen	1881	—	+ 7 351	+ 6 961	+ 4 675	+ 26 727	+ 32 587 (+ 18 357)	+ 112 (+ 63)	+ 63 932 (+ 104 582)	+ 221 (+ 361)
9	Wilhelmshaven - Oldenburger Eisenb.	1882	52,37	37 800	16 105	29 212	34 575	64 642	1 234	544 875	10 404
	gegen	1881	—	+ 707	+ 4 433	— 253	+ 6 883	+ 6 676 (+ 6 965)	+ 127 (+ 133)	+ 35 462 (+ 35 973)	+ 677 (+ 687)
	Summa A. I.	1882	21 074,99	—	—	—	—	60 475 795	2 870	549 064 132	26 130
	gegen	1881	+ 202,52	—	—	—	—	+ 1446337 (+4788017)	+ 35 (+ 195)	+18818795 (+34819666)	+ 595 (+1365)
	II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
10	Berlin-Dresdener Eisenb. (v. 2a verwaltet)	1882	184,36	57 197	34 068	78 514	156 624	252 253	1 375	2 308 376	12 656
	gegen	1881	+ 2,08	— 1 717	— 14 364	— 13 085	— 52 693	— 68 567 (— 9 372)	— 385 (— 60)	— 201 019 (— 80 829)	—1111 (— 451)
11	Berlin-Görlitzer E.	1882	331,15	128 132	117 502	123 664	356 955	530 279	1 591	4 924 318	14 769
	gegen	1881	—	+ 8 001	— 17 523	+ 2 327	— 78 857	— 64 422 (— 51 599)	— 195 (— 156)	— 307 301 (— 251 838)	— 928 (— 760)
12	Gotha-Ohrdrufer Eisenb. (v. 2i verwaltet)	1882	17,35	8 996	2 026	5 706	4 488	10 511	606	109 109	6 289
	gegen	1881	—	+ 207	— 155	— 57	+ 311	+ 235 (+ 656)	+ 14 (+ 38)	+ 7 196 (+ 10 174)	+ 415 (+ 587)
13	Halle-Sorau-Gubener E. (v. 2a verwaltet)	1882	298,13	94 397	95 389	99 533	394 636	523 070	1 755	5 065 338	16 990
	gegen	1881	—	— 5 742	— 3 890	+ 5 081	— 9 156	— 69 016 (— 24 473)	— 231 (— 82)	— 118 421 (+ 175 761)	— 398 (+ 589)

*) Einschliesslich der zugehörigen Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung.

.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
4	Märkisch-Posener Eisenb.	1882	282,03	65 103	68 423	116 049	206 782	344 975	1 223	2 946 412	10 447
	(v. 2a. verwaltet) gegen	1881	+ 10,00	+ 5 203	— 2 188	+ 10 434	— 5 312	+ 5 815 (+ 25 574)	— 24 (+ 49)	+ 72 343 (+109 638)	— 118 (+ 19)
5	Münster-Enscheder B.	1882	55,88	22 290	4 934	13 046	9 737	27 459	486	259 171	4 586
	(v. 2c. verwaltet) gegen	1881	—	+ 1 137	— 271	+ 1 037	— 2 024	— 576 (+ 534)	— 10 (+ 10)	+ 5 214 (— 37 418)	+ 94 (— 669)
6	Oberlausitzer Eisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1882	151,14	21 069	16 590	22 300	69 000	93 300	617	729 760	4 828
	(v. 2k. verwaltet) gegen	1881	—	+ 202	— 2 094	— 798	+ 11 845	+ 11 047 (+ 13 630)	+ 73 (+ 90)	+ 66 469 (+118 722)	+ 439 (+ 785)
7	Oberschlesische Eisenb. a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Oppeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1882	833,86	425 111	890 910	440 384	2 935 399	3 814 608	4 575	34 940 265	42 213
	gegen	1881	+ 9,40	+ 47 719	+ 16 286	+ 31 553	— 23 518	— 60 172 (+146 830)	— 125 (+ 126)	+ 1454008 (+2390140)	+1 597 (+ 2732)
	b) Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	1882	211,78	81 894	179 227	120 340	595 520	794 750	3 753	6 724 753	31 797
	gegen	1881	+ 0,70	+ 4 076	— 1 623	+ 1 591	— 19 659	— 31 727 (+ 26 733)	— 162 (+ 114)	— 28 769 (+ 69 447)	— 198 (+ 267)
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische Zweigbahn	1882	375,78	189 205	195 367	160 606	585 072	876 552	2 333	7 205 223	19 174
	gegen	1881	—	+ 17 866	— 12 770	+ 11 685	+ 102 098	+122 859 (+ 166 895)	+ 327 (+ 445)	+ 633 945 (+847 920)	+1 687 (+2 256)
	d) Stargard-Posener E.	1882	172,31	41 659	52 769	56 404	176 747	278 660	1 617	2 542 634	14 756
	gegen	1881	—	+ 1 412	+ 5 779	— 1 189	— 30 070	— 39 876 (— 18 542)	— 232 (— 108)	— 63 611 (— 49 136)	— 369 (— 285)
	Rhein-Nahe Eisenbahn	1882	121,59	131 100	55 380	87 000	178 500	346 300	2 848	2 798 188	23 013
	(v. 2f. verwaltet) gegen	1881	—	+ 3 929	+ 265	+ 2 549	+ 516	+ 43 564 (+ 67 560)	+ 358 (+ 556)	+ 72 212 (+136 470)	+ 594 (+1 122)
	Zittau-Reichenberger E.	1882	26,40	25 950	17 690	15 200	34 573	55 328	2 096	542 248	20 540
	(v. 3 verwaltet) gegen	1881	—	+ 2 071	— 120	+ 1 346	+ 2 480	+ 3 812 (+ 8 986)	+ 145 (+ 341)	+ 21 497 (+ 17 287)	+ 815 (+ 655)
	Summa A. II.	1882	3 061,76	—	—	—	—	7 948 045	2 597	71 095 795	23 284
	gegen	1881	+ 22,18	—	—	—	—	—147 027 (+353 412)	— 66 (+ 98)	+1 613 763 (+3456338)	+ 425 (+1 031)
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
	Altona-Kieler Eisenbahn	1882	288,35	237 845	77 091	233 989	350 378	630 038	2 185	5 993 694	20 786
	gegen	1881	—	+ 15 579	— 4 610	+ 9 155	— 31 684	— 22 349 (— 14 201)	— 77 (— 49)	+ 14 215 (+125 338)	+ 49 (+ 434)
	Berlin-Hamburger E.	1882	446,41	190 530	90 000	371 279	839 145	1 357 435	3 041	13 602 894	30 687
	gegen	1881	+ 6,30	+ 6 732	— 14 243	+ 1 254	— 134 733	— 112 468 (— 51 581)	— 299 (— 161)	— 580 440 (—309 172)	—1 517 (— 923)
	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1882	601,96	222 755	284 249	260 267	995 918	1 379 476	2 292	11 095 544	18 432
	gegen	1881	—	+ 18 102	+ 5 108	+ 14 846	+ 911	+ 19 693 (+ 40 497)	+ 33 (+ 68)	+ 248 719 (+356 782)	+ 413 (+ 592)
	Dortm.-Gronau-Ensch. E.	1882	99,26	34 454	55 467	18 884	67 135	98 959	994	938 510	9 430
	gegen	1881	—	+ 3 764	— 3 444	+ 6 093	— 6 964	— 16 111 (+ 1 842)	— 162 (+ 18)	— 97 114 (+ 60 269)	— 977 (+ 602)
	Holsteinische Marschb.	1882	96,50	45 955	21 828	36 657	43 915	84 947	880	678 282	7 029
	gegen	1881	—	+ 65	+ 2 466	— 863	— 445	— 1 308 (— 1 579)	— 14 (— 17)	— 4 800 (— 13 964)	— 50 (— 145)
	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1882	130,43	73 830	57 441	91 999	240 175	351 544	2 695	3 249 555	27 855
	gegen	1881	+ 19,74	+ 6 062	— 1 088	+ 3 874	+ 5 362	+ 4 906 (+ 26 384)	— 437 (— 243)	+ 231 940 (+285 542)	+ 593 (+1 077)
	Marienburg-Mlawkaer E.	1882	143,03	20 854	49 027	29 981	199 244	247 550	1 731	2 393 154	16 732
	gegen	1881	—	+ 482	— 9 722	+ 2 894	— 59 274	— 55 871 (— 51 977)	— 390 (— 363)	+ 854 604 (+860 834)	+5 975 (+6 019)
	Nordhausen-Erfurter E.	1882	131,06	46 273	39 624	37 589	90 300	145 503	1 110	1 055 496	8 054
	gegen	1881	—	— 1 792	— 16 680	— 1 691	— 20 350	— 37 655 (— 21 178)	— 288 (— 162)	— 199 468 (—150 650)	—1 521 (— 1149)
	Oels-Gnesener Eisenbahn	1882	159,71	30 153	30 687	33 716	89 250	137 622	862	1 044 624	6 541
	gegen	1881	—	+ 1 497	+ 6 680	+ 3 247	+ 17 835	+ 21 082 (+ 20 882)	+ 132 (+ 131)	+ 17 149 (+ 74 036)	+ 446 (+ 464)
	Ostpreussische Südbahn	1882	242,84	53 730	58 544	86 133	295 068	393 201	1 619	3 963 025	16 319
	gegen	1881	—	— 3 261	— 13 139	+ 9 598	— 147 591	—143 676 (—235 142)	— 592 (— 969)	+ 724 360 (+ 871 333)	+2 982 (+3 588)
	Posen-Kreuzburger E.	1882	203,70	30 403	44 634	42 980	149 440	209 312	1 028	1 694 858	8 320
	gegen	1881	—	+ 1 860	+ 3 827	+ 2 918	+ 18 268	+ 25 769 (+ 25 019)	+ 127 (+ 123)	+ 175 941 (+213 033)	+ 863 (+1 045)
	Rechte-Oder-Ufer Eisenb.	1882	317,99	100 479	201 365	119 140	803 690	1 006 830	3 166	8 446 681	26 563
	gegen	1881	—	+ 7 649	— 12 920	+ 6 675	— 84 295	— 65 620 (— 52 170)	— 207 (— 164)	+ 126 120 (+186 320)	+ 397 (+ 586)
	Schleswigsche Eisenb.	1882	233,43	63 502	12 456	88 540	149 354	260 042	1 114	2 431 441	10 416
	gegen	1881	—	+ 3 717	— 7 335	+ 1 939	— 3 803	— 2 517 (+ 769)	— 11 (+ 3)	— 64 927 (— 104)	— 278 (— 1)
	Tilsit-Insterburger E.	1882	53,82	13 392	7 452	18 495	21 450	46 224	859	457 701	8 504
	gegen	1881	—	+ 32	+ 264	— 48	— 1 510	— 3 219 (— 2 209)	— 60 (— 41)	+ 16 582 (+ 21 737)	+ 308 (+ 404)
	Unterelbesche Eisenb.	1882	105,40	41 268	3 367	38 556	17 276	57 262	543	554 804	5 264
	gegen	1881	+ 50,10	+ 17 438	+ 1 387	+ 20 961	+ 8 083	+ 29 253 (+ 30 142)	+ 37 (+ 53)	+ 362 001 (+363 088)	— 159 (— 129)
	Braunschweigische E.	1882	344,34	—	—	210 729	665 025	920 660	2 674	7 795 155	22 638
	gegen	1881	—	—	—	+ 6 832	— 32 452	— 1 996 (— 13 218)	— 6 (— 38)	— 173 634 (—162 800)	— 504 (— 472)
	Eutin-Lübecker Eisenb.	1882	33,00	19 575	3 412	14 970	9 952	27 252	826	256 496	7 773
	gegen	1881	—	+ 1 891	+ 84	+ 420	— 364	+ 173 (+ 3 899)	+ 5 (+ 118)	— 968 (+ 11 630)	— 29 (+ 353)
	Hessische Ludwigsbahn: a) nicht garant. Linien	1882	527,26	496 341	266 770	421 307	731 640	1 214 198	2 303	11 061 794	21 804
	gegen	1881	+ 55,68	+ 22 480	+ 9 762	+ 5 242	+ 17 369	+ 34 038 (+ 63 760)	— 200 (— 137)	+ 594 968 (+737 274)	— 391 (+ 89)
	b) garantirte Linien	1882	179,15	118 672	81 556	61 782	86 172	155 510	868	1 382 816	7 719
	gegen	1881	—	— 1 017	+ 10 481	+ 1 836	+ 2 328	+ 2 584 (+ 4 754)	+ 14 (+ 26)	+ 100 137 (+120 281)	+ 559 (+ 672)
	Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn	1882	349,17	115 486	49 437	213 723	253 508	496 101	1 421	4 125 125	11 814
	gegen	1881	—	+ 1 944	+ 17 716	+ 13 256	+ 47 436	+ 63 431 (+ 65 649)	+ 182 (+ 188)	+ 69 813 (+134 604)	+ 200 (+ 385)
	Saal-Eisenbahn	1882	74,80	38 651	18 859	25 247	43 451	79 250	1 059	763 272	10 204
	gegen	1881	—	+ 1 490	+ 5 442	+ 720	+ 8 784	+ 9 842 (+ 9 506)	+ 131 (+ 127)	+ 46 641 (+ 63 376)	+ 623 (+ 847)
	Weimar-Geraer E.	1882	68,65	28 448	13 184	30 192	30 623	62 923	917	577 244	8 409
	gegen	1881	—	+ 1 369	+ 325	+ 1 590	+ 189	+ 1 695 (+ 3 416)	+ 25 (+ 50)	+ 26 582 (+ 40 736)	+ 388 (+ 594)
	Wernshausen-Schmalkaldener E.	1882	7,00	3 253	3 032	1 080	4 775	6 255	893	52 750	7 536
	gegen	1881	—	+ 875	+ 199	+ 227	+ 1 442	+ 1 679 (+ 1 809)	+ 239 (+ 258)	+ 11 198 (+ 12 122)	+1 600 (+1 732)
	Werra-Eisenbahn	1882	172,00	54 009	46 331	75 116	177 182	276 798	1 609	2 739 003	15 924
	gegen	1881	—	+ 3 316	+ 8 324	+ 5 232	+ 9 779	+ 15 111 (+ 20 643)	+ 88 (+ 120)	+ 176 125 (+264 525)	+1 024 (+1 538)
	Summa A. III.	1882	5 009,26	—	—	—	—	9 644 892	1 925	86 353 918	17 367
	gegen	1881	+ 131,82	—	—	—	—	— 233 534 (—124284)	— 104 (— 82)	+ 2729744 (+ 4166170)	+ 152 (+ 448)
	Summa A.	1882	29 146,01	—	—	—	—	78 068 732	2 679	706 513 845	24 330
	gegen	1881	+ 356,52	—	—	—	—	+1065809 (+5017145)	— 1 (+ 137)	+23162302 (+42442174)	+ 489 (+1 161)

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	B. Bahnen untergeordneter Bedeutung. I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
43	Altenburg-Zeitzer E. . .	1882	25,15	17 981	34 982	7 193	55 768	78 050	3 103	667 737	26 550
	gegen	1881	—	+ 1 329	+ 1 605	+ 362	+ 1 314	+ 8 815 (+ 7 702)	+ 350 (+ 306)	+ 20 355 (+ 40 088)	+ 809 (+1594)
44	Gaschwitz-Meuselwitzer	1882	27,79	17 553	21 001	7 029	26 572	40 802	1 468	410 459	14 770
	Eisenbahn gegen	1881	—	+ 246	— 652	+ 15	— 1 155	— 4 024 (— 5 947)	— 145 (— 214)	+ 26 183 (+ 55 064)	+ 942 (+1981)
	Summa B. I.	1882	52,94	—	—	—	—	118 852	2 245	1 078 196	20 366
	gegen	1881	—	—	—	—	—	+ 4 791 (+ 1 755)	+ 90 (+ 33)	+ 46 538 (+ 95 152)	+ 879 (+1797)
	II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
45	Aachen-Jülicher E. . .	1882	43,43	27 453	61 372	8 589	46 971	67 716	1 559	552 833	18 161
	gegen	1881	+ 14,46	+ 10 164	+ 3 833	+ 4 227	+ 2 334	+ 7 853 (+ 11 365)	— 507 (— 386)	+ 32 999 (+ 43 978)	+ 217 (+ 596)
46	Altdamm-Colberger E. .	1882	122,13	18 257	3 938	21 767	15 887	39 568	324	203 121	3 305
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Breslau-Warschauer E. .	1882	55,34	14 379	8 066	12 414	18 826	34 839	630	362 514	6 551
	gegen	1881	—	+ 393	+ 330	+ 530	+ 526	+ 1 156 (+ 1 498)	+ 21 (+ 28)	+ 27 742 (+ 36 374)	+ 502 (+ 658)
48	Crefelder Eisenbahn . .	1882	59,89	47 406	6 895	15 500	7 520	25 881	432	254 990	4 557
	gegen	1881	+ 7,80	+ 10 184	+ 2 057	+ 4 319	+ 2 100	+ 5 492 (+ 5 492)	+ 41 (+ 41)	+ 79 771 (+ 79 771)	+ 868 (+ 868)
49	Halberstadt-Blankenburger	1882	24,50	9 960	24 140	5 700	38 400	49 350	2 014	228 880	9 342
	Eisenbahn gegen	1881	—	+ 1 407	+ 5 756	+ 687	+ 9 182	+ 12 631 (+ 11 970)	+ 515 (+ 488)	+ 18 166 (+ 24 740)	+ 741 (+1010)
50	Kiel-Eckernförde-Flensburger	1882	78,80	26 657	3 601	25 351	13 601	41 215	523	335 687	4 260
	Eisenb. gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Kreis-Oldenburger E. .	1882	24,00	5 953	780	3 973	1 931	6 044	252	54 717	2 280
	gegen	1881	—	— 349	— 220	— 605	— 852	— 1 318 (— 1 318)	— 55 (— 55)	+ 47 355 (+ 47 355)	— 630 (— 630)
52	Westholsteinische E. . .	1882	89,50	19 370	7 762	15 571	23 401	40 547	453	319 686	3 572
	gegen	1881	—	— 873	— 3 756	+ 889	— 2 402	+ 6 (+ 248)	— (+ 3)	+ 33 478 (+ 32 418)	+ 374 (+ 362)
	Summa B. II.	1882	497,59	—	—	—	—	305 160	613	2 312 428	5 506
	gegen	1881	+ 223,19	—	—	—	—	+ 106 603 (+ 110 038)	— 111 (— 98)	+ 778 319 (+ 803 444)	— 671 (— 570)
	Summa B.	1882	550,53	—	—	—	—	424 012	770	3 390 624	7 169
	gegen	1881	+ 223,19	—	—	—	—	+ 111 394 (+ 111 793)	— 185 (— 184)	+ 824 857 (+ 898 596)	—1347 (—1102)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 95. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. December 1882.

Aus dem Deutschen Reich.

Börse und Eisenbahn-Actionäre in ihrem Verhältniss zur Eisenbahn-Verstaatlichung.

Die Eisenbahn-Verstaatlichung will nicht zur Ruhe kommen. Die Börse bedarf eines Grundes, um die Course der Eisenbahnen, hinsichtlich deren man den Staatserwerb erwartet, bald hinauf, bald hinunter treiben zu können.

Der Actionär, d. h. derjenige, der seine Actien zu dauerndem Besitze hat, thut aber am besten, seine guten Actien ruhig zu behalten, wenigstens nicht aus Angst zu niedrigem Course wegzugeben.

Wenn der Cours künstlich so hinaufgetrieben ist, dass er sich nur kurze Zeit halten kann, wird die Regierung mit einer Kaufofferte nur zu warten brauchen, bis ein normaler Cours wieder erreicht wird. Diesen muss sie aber mindestens zahlen, sonst hat der Actionär kein Interesse am Verkaufe der Bahn.

Je ruhiger das Geschäft in den Actien ist, je mehr in Folge davon deren Cours sich auf normalem Stande hält, desto sicherer können die Actionäre sein, dass der Staat, wenn er sich zum Erwerbe entschliesst, diesen Cours zur Grundlage seiner Offerte machen muss, sonst hat er, wie bei der Berlin-Anhaltischen Bahn zwei Male geschehen ist, eine Zurückweisung zu erwarten.

Ob die Regierung kaufen will, pflegt sie nicht vorher zu sagen; sie hat auch keine besondere Eile, denn sie hat Macht genug erworben, um warten zu können, und Arbeit genug sich aufgeladen, um zunächst einige Ruhe wünschen zu müssen.

Die dem Reichstag vorgelegten Etats-Entwürfe.

Dem Reichstage sind die Etats-Entwürfe für 1883/84 und zugleich auch für 1884/85 zugegangen.

Derjenige des Reichs-Eisenbahn-Amtes ist für 1883/84 von 303 150 ℳ im Jahre 1882/83 auf 317 955 ℳ erhöht. Die Mehrausgabe ist durch die Schaffung einer neuen Stelle für einen Secretär zur Bearbeitung der Statistik und einige andere Stellen für Subalternbeamte und durch eine Erhöhung des Fonds für die Annahme von Hilfsarbeitern veranlasst. Auf 1884/85 ist der Etat von 1883/84 ohne Aenderung übertragen.

Im Etat für die Reichs-Eisenbahnen sind die Einnahmen veranschlagt auf:

	für 1883/84	1884/85	gegen 1882/83
	44 413 700 ℳ,	45 125 700 ℳ,	40 083 700 ℳ
Die Ausgaben: der Central-Verwaltung:	83 100 ℳ,	83 100 ℳ,	84 300 ℳ
Betriebs-Verwaltung; persönliche Ausgaben:	10 845 056 ℳ,	10 898 056 ℳ,	10 607 719 ℳ
Sächliche Ausgaben:	17 499 944 ℳ,	17 453 944 ℳ,	16 705 281 ℳ
Summa .	28 428 100 ℳ,	28 435 100 ℳ,	27 397 300 ℳ
Ueberschuss	15 985 600 ℳ,	16 690 600 ℳ,	12 686 400 ℳ

Einmalige Ausgaben waren im Jahre 1882/83 vorgesehen 4 400 000 ℳ Im Jahre 1883/84 sind dagegen angenommen 1 870 000 Mark und 1884/85 nur 250 000 ℳ

Die Betriebslänge war angesetzt 1882/83 zu 1 447 km, 1883/84 ist sie angenommen zu 1 475 km, 1884/85 zu 1 494 km.

Die wesentliche Erhöhung der Einnahmen von 1883/84 gegen 1882/83 wird durch die fortwährende allgemeine Verbesserung des Verkehrs, den Hinzutritt des Verkehrs über die Gotthardbahn und einiger kürzeren neuen Strecken erklärt.

Im Rechnungsjahre 1881/82 haben die Einnahmen schon 43 539 000 ℳ = 32 311 ℳ auf 1 km Betriebslänge betragen, für 1882/83 sollen sie nach dem Etat ausmachen pro 1 Kilometer = 27 700 ℳ, für 1883/84 = 30 110 ℳ, für 1884/85 = 30 204 ℳ

Die Ausgaben haben im Jahre 1881/82 betragen 27 398 000 Mark = 20 332 ℳ auf 1 km, für 1882/83 waren sie auf 18 876 ℳ, für 1883/84 sind sie auf 19 217 ℳ, für 1884/85 auf 18 971 ℳ angenommen.

Dass die Ausgaben procentual gegen 1881/82 niedriger haben angesetzt werden können, ist wohl hauptsächlich daraus zu erklären, dass während bis zum Beginn des Etatsjahres 1882/83 auf 120 km die Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung eingeführt war, im Jahre 1883/84 die Länge sich auf 166 km und im Jahre 1884/85 auf 170 km vergrössert hat.

Im Einzelnen verglichen, betragen die sächlichen Ausgaben:

	1883/84	1884/85	gegen 1882/83
Allgemeine sächliche Ausgaben	1 268 734 ℳ	1 295 284 ℳ	1 156 611 ℳ
Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen excl. Erweiterung und Ergänzung . . .	3 313 000 „	3 256 000 „	3 079 400 „
Bahntransport	5 224 000 „	5 252 000 „	5 038 800 „
Erneuerung	4 204 710 „	4 105 660 „	4 039 970 „
Benutzung fremder Bahnanlagen und Beamten . . .	2 719 500 „	2 755 000 „	2 665 500 „
Benutzung fremder Betriebsmittel	770 000 „	790 000 „	725 000 „

Die Zahl der etatsmässigen Beamten ist für 1883/84 auf 4 554, für 1884/85 auf 4 555 angenommen. Gemäss dem Beschlusse des Reichstages sind die Stellen der Unterbeamten, welche nicht mehr etatsmässig angestellt werden sollten, wieder auf den Etat gebracht.

Als ein Motiv für die von der Reichsregierung beabsichtigte nicht etatsmässige Anstellung dieser Beamten war angegeben, dass die diätarische Anstellung die Möglichkeit gebe, das Diensteinkommen besser den Preisverhältnissen auf den verschiedenen Stationen anzupassen; im Reichstage war dagegen die Frage an-

geregt worden, ob diese Absicht nicht auch mit Hülfe der Abstufungen möglichst erreicht werden könne, welche der Etat schon gewähre.

Die aus diesem Anlass vorgenommene Prüfung hat aber die Regierung zu der Ueberzeugung geführt, dass es nicht angängig sei, die etatsmässigen Normalbesoldungen nach den Stationsorten abzustufen, weil dadurch die Versetzbarkeit der Beamten in einem mit dem dienstlichen Interesse nicht zu vereinbarenden Masse beschränkt und die Höhe der Pensionen in unzulässiger Weise beeinflusst werden würde. Inzwischen unterliegt es fortgesetzter Erwägung, auf welchem anderen Wege dem vorbezeichneten Bedürfniss ohne Inanspruchnahme zu beträchtlicher Geldmittel Genüge geleistet werden kann.

Gegenseitigkeits-Versicherung.

Die Nachricht von der Errichtung einer Gegenseitigkeits-Versicherung der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen gegen Brandschäden erinnert daran, dass Gleiches schon vor 10 Jahren von den Deutschen Privatbahnen geplant war. Dass erhebliche Ersparnisse daraus zu hoffen waren, ist damals klar festgestellt, aber die Gesetzgebung der meisten Deutschen Staaten erschwerte die Sache so sehr, dass das Project fallen gelassen werden musste. Jetzt haben die Deutschen Bahnen keine Veranlassung resp. keine Möglichkeit mehr für solche Gegenseitigkeits-Versicherung, da die Staats-Eisenbahnen Selbstversicherer sind und die Privatbahnen zu wenig resp. zu unsicher in ihrem Bestande sind, um an solche Dinge noch denken zu können.

Umtausch der Bergisch-Märkischen und Berlin-Stettiner Eisenbahn-Actien in Preuss. Consols.

Am 2. Januar 1883 sollen die Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Bahn gegen Preuss. Consols bei der Hauptcasse der Bahn in Elberfeld oder bei der Königl. Eisenbahn-Hauptcasse in Berlin zum Umtausch gebracht werden.

Die letztere Eisenbahn-Hauptcasse hat hiesigen Banquiers ein Circular zugehen lassen, in welchem die genannte Casse sich bereit erklärt, Bergisch-Märkische Eisenbahn-Actien zum Umtausch gegen Consols bereits vom 6. December ab anzunehmen, wenn dieselben den in dem qu. Circular kundgegebenen Bedingungen entsprechend bei derselben eingeliefert werden. Die Ausreichung der für diese Actien zu gewährenden Consols wird dann vom 2. Januar ab, der Reihenfolge der stattgehabten Einlieferungen entsprechend, erfolgen.

Auch die Stamm-Actien der Berlin-Stettiner Eisenbahn sollen nunmehr nach Bekanntmachung der Königl. Eisenbahn-Direction Berlin vom 1. Februar 1883 an gegen Consols umgetauscht werden. Es werden für je zwei ganze oder vier halbe Stamm-Actien oder auch für eine ganze und zwei halbe Actien zwei 4proc. Consols zu je 600 ℳ und eine mit 4½ pCt. verzinsliche Staatsschuldenverschreibung zu 200 ℳ gewährt werden. Die Regierung gewährt event. für eine ganze Stamm-Actie zu 600 ℳ resp. für eine halbe Actie zu 300 ℳ 4proc. Consols zum Nominalwerthe der Actie, also von 600 ℳ resp. 300 ℳ sowie einen Baarbetrag, welcher dem Nominalwerth von 100 ℳ resp. 50 ℳ der 4½proc. consolidirten Anleihe entspricht. Dieser Baarbetrag wird nach dem um 1 pCt. verminderten Course, welcher für derartige Staatsschuldverschreibungen vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet. Ausserdem werden die von dem Nominalwerthe von 100 ℳ resp. 50 ℳ sich vom 1. Januar 1883 ab berechnenden 4½ procentigen Zinsen baar vergütet.

Transportermässigung für Krankenpfleger.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Verfügung bezüglich der Gewährung von Fahrpreisermässigungen für Vorstandsmitglieder von Krankenpflegevereinen, Krankenpfleger und Krankenpflegerinnen dahin declarirt, dass die Benutzung der zweiten Classe nicht blos auf Tourbillets, sondern auch auf Retourbillets dritter Classe zulässig ist.

Zonentarif und Eisenbahn-Post-Etat.

Das „Berliner Tageblatt" bringt einen Aufsatz über die Einführung eines Zonentarifs im Personenverkehr.

Es fehlt für diesen schon öfter gebrachten Vorschlag die bekannte Berufung auf das Beispiel der Post nicht; eine Berufung, welche nicht beweisend ist, weil die Post bekanntlich den Transport ihrer Sendungen auf den Eisenbahnen zu einem grossen Theil frei hat, zu einem anderen nur sehr mässig bezahlt. Wie gering diese Kosten sind, lässt am Besten eine Vergleichung der Kosten ersehen, welche durch die Beförderung der Posten auf Eisenbahnen — gegenüber derjenigen auf Landwegen — im Etat der Postverwaltung für 1883/84 angesetzt sind.

Die Betriebskosten betragen für die Beförderung:

Auf Eisenbahnen.

Titel 44. Für den Bau und die Unterhaltung der Bahnpostwagen, sowie für Hergabe und Beförderung der von Eisenbahn-Verwaltungen gestellten Wagen und Wagenabtheilungen . . . . 3 350 000 ℳ

Titel 45. Für Vergütungen an die Eisenbahn-Unternehmungen zur Beförderung der zahlungspflichtigen Postgüter . . . . 2 250 000 „

Titel 46. Für Fahrt- und Ueberlagergebühren der Beamten und Postschaffner, sowie aussergewöhnliche Postbegleitungskosten . . . . 1 947 000 ℳ

Summa 7 547 000 ℳ

Auf Landwegen.

Titel 47. Für den Bau und die Unterhaltung der Postwagen, sowie für Hergabe von Privatwagen zur Postbeförderung . . . . 2 100 000 ℳ

Titel 48. Für Beförderung der Posten, sowie für Anlagen im Interesse des Postdienstes, ferner vertragsmässiger Zuschuss zu den Futterkosten, sowie zu aussergewöhnlichen Unterstützungen behufs Aufrechterhaltung des Postfuhrwesens . . . . . 14 000 000 „

Summa 16 100 000 ℳ

Allerdings stellen diese Posten nicht die ganzen Kosten der Beförderung dar, es fehlt ein Theil der Personalausgaben, namentlich die Gehälter der Beamten; die Posten auf Landwegen dienen ausserdem auch der Personenbeförderung, immer lassen aber diese Zahlen ersehen, wie gering die dem Umfange nach viel grösseren Kosten der Eisenbahn-Beförderung im Vergleich zu der Beförderung auf Landwegen sind.

Deshalb ist es der Post leicht, die Beförderungskosten gering anzuschlagen und Tarife zu machen, welche die Beförderungsstrecken ganz unberücksichtigt lassen, für den Packetverkehr ihr nur eine geringe Einwirkung auf die Höhe des Satzes gewähren. Aber vielleicht empfiehlt der Vorschlag der Zonentarife sich auch ohne Berufung auf die Post.

Das „Tageblatt" führt als selbstständigen Grund für den von ihm angeregten Gedanken an, dass es für die Beförderungskosten eines Personenzuges fast ganz gleichgültig sei, ob er einen Theil des Weges zur Hälfte oder zu ¾ leer fährt. Nach dem für diesen Satz angeführten Beispiel eines Zuges von Berlin nach Potsdam scheint der Vorschlag nur auf einen Verkehr auf ganz kurze Strecken beschränkt zu sein.

Zu einer ausführlichen Besprechung ist hier nicht der Raum, nur einige kurze Bemerkungen mögen gestattet sein.

Das Zonensystem besteht in der Annahme eines Durchschnittssatzes für eine gewisse Entfernung, und das ist nichts anderes, als eine Erhöhung der Preise für kurze Strecken und eine Ermässigung für lange Strecken; das letzte gefällt dem Publicum, das erste missfällt ihm sehr und mit Recht. Schon bei der Einführung des 1 Groschenportos für Briefe ist es schwer empfunden, dass damit der bisher für Stadtbriefe übliche Satz von ½ Groschen weggefallen ist.

Nehmen wir einmal an, es würde der Vorschlag ausgeführt für eine Zone von 50 km. Der jetzige Einheitssatz für 1 km III. Klasse auf den Preussischen Staatsbahnen beträgt 4 ₰. 50 km kosten also 2 ℳ. Der Durchschnitt für die Hälfte (25 km) würde also 1 ℳ sein. Dieser Durchschnitt ist noch zu niedrig, wenn der gleiche Verkehr die gleiche Einnahme bringen soll, denn ganz kurze Strecken werden auf der Eisenbahn — abgesehen von eigentlichen Stadtbahnen — nicht befahren. Selbst wenn man indessen noch unter diesen Satz, also etwa auf 80 ₰ heruntergehen wollte, in der Annahme, dass der Verkehr sich heben würde, so wäre das doch eine Erhöhung für die Entfernung von 5 km schon um das Vierfache, von 10 km um das Doppelte.

Für die IV. Klasse, welche durchschnittlich nur den halben Preis der III. Klasse zahlt, ist das Verhältniss procentual zwar dasselbe, aber noch schwerer belastend, weil diejenigen, welche die IV. Klasse benutzen, noch weniger eine Erhöhung bezahlen können.

Die Annahme, dass die Eisenbahnen aus einer Vermehrung des Verkehrs keine erheblichen Kosten haben würden und deshalb selbst grosse Ermässigungen für diesen Verkehr tragen könnten ohne Schaden und selbst vielleicht mit Vortheil, trifft nur in sehr beschränktem Masse zu. Gewisse Züge können allerdings viel mehr Passagiere, namentlich zu gewissen Zeiten befördern, andere aber nicht und die Nothwendigkeit, einen grossen Apparat und entsprechendes Personal für gewisse Perioden bereit zu haben, belastet die Eisenbahnen sehr. Wenn nun aber gar der Verkehr einen solchen Umfang annehmen sollte, dass neue Züge eingelegt oder gar die Bahnhofsanlagen erweitert werden müssen, so sind Ausgaben zu erwarten, die weit über die durch eine Vermehrung des Verkehrs sich ergebende Mehreinnahme hinausgehen.

Aber gerade für den nächsten Localverkehr scheint uns dem Publicum nur Nachtheil aus Zonentarifen zu erwachsen, wenn dieselben nicht ganz ausserordentlich niedrig sind; denn in diesem Verkehr spielen die kurzen Strecken die Hauptrolle, sie liefern namentlich den regelmässigen Verkehr.

Zuzugeben sind allerdings zwei Dinge, nämlich dass in manchen Fällen eine erhebliche Ermässigung der Personenpreise für gewisse Strecken im Interesse nicht nur des Publicums, sondern auch der Eisenbahnen liegen würde, da sie ohne Mehrkosten eine stärkere Beförderung und Mehreinnahmen an Personengeld haben würden, und zweitens, dass allgemein eine Ermässigung

der Kosten weiterer Reisen angezeigt ist und zwar in höherem Masse noch, als dieses bisher durch Rundreisebillets, Einlegung besonders billiger Extrazüge etc. geschehen ist. Wir denken hier namentlich an die Ermässigung der einfachen directen Billets auf weite Entfernung und es wäre vielleicht zu erwägen, ob man nicht geradezu eine fallende Scala für weitere Entfernungen annehmen sollte. Allerdings möchten wir auch hier vor gewaltsamen Experimenten warnen, die zu grossen Einnahmeverlusten der Eisenbahnen führen können, denn in Deutschland, wo der grösste Theil der Eisenbahnen Staatsbahnen sind, ist ein Mindererertrag derselben ein Verlust der Gesammtheit.

Umänderung der Bezeichnung sämmtlicher Preussischer Staatsbahn-Locomotiven.

Mit künftigem Monat werden sämmtliche Locomotiven und Tender der Staatseisenbahnen mit neuen Bezeichnungen versehen. Sämmtliche Namen fallen für die Zukunft fort und erhalten Locomotiven und Tender fortlaufende Nummern, für jeden Directionsbezirk von 1 anfangend. Ferner werden, laut der „Kobl. Ztg.", Locomotiven und Tender mit einem heraldischen Preussischen Adler und den Buchstaben K. P. E. V. (Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung) versehen. Ausser diesen allgemeinen Bezeichnungen, welche die Zugehörigkeit zur Preussischen Eisenbahnverwaltung kennzeichnen, erhalten die Maschinen auch noch ein Schild mit der Eigenthumsbezeichnung der früheren Eisenbahnverwaltung. Zweck dieser Umänderung ist hauptsächlich der, dass bei Rapportirung der Maschinen für die Folge kein Irrthum unterlaufen soll.

Beschaffung von Transportmitteln auf den Preuss. Staatsbahnen.

Nach dem „Hamburger Correspondenten" sind Seitens der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung seit dem 1. April in Bestellung gegeben 153 Locomotiven, 189 Personenwagen und 4 160 Gepäck- und Güterwagen. Diese Betriebsmittel gelangen natürlich erst nach und nach zur Ablieferung; so beginnt die Lieferung der Locomotiven erst im December d. J. und die der Personenwagen im nächsten Frühjahr. Von den Gepäck- und Güterwagen sind im October bereits 868 Stück und im November 1 299 Stück geliefert worden. Es folgen im December 1 181, im Januar 37, im Februar 270, im März 59 und im April der Rest der Bestellung, nämlich 446 Stück.

Da hiervon ein beträchtlicher Theil auf Ersatz des Abganges zu rechnen ist, so wird die Vermehrung des Wagenparkes im Verhältniss zu der Ausdehnung des Preussischen Staats-Eisenbahnnetzes nicht sehr gross sein, wenn man bedenkt, dass schon im Jahre 1880 die heute auf Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Bahnen einen Bestand von nahezu 6 000 Locomotiven und 9 000 Personenwagen und über 120 000 Güterwagen hatten.

Der Etat der Eisenbahnverwaltung von 1882/83 giebt die Mittel zur ungefähren Beschaffung von 60 Locomotiven und 700 Wagen; dazu treten etwa 100 Locomotiven und 3 000 Wagen, die aus einer für dieselbe Periode bewilligten Anleihe zu beschaffen sind, es scheint also, wenn die obige Notiz richtig ist, sogar mehr in Bestellung gegeben zu sein, als aus den erwähnten Mitteln zu beschaffen ist. Für das Jahr 1883/84 sind aber wieder für 177 Locomotiven, 340 Personenwagen und 1 367 Güterwagen die Mittel vorgesehen, die aber zu einem guten Theile auf Erneuerung zu rechnen sind.

Der Verkehr scheint schneller zu steigen als der Wagenpark und für das laufende Jahr ist die Vermehrung wahrscheinlich ziemlich weit hinter demselben zurückgeblieben.

Es ist deshalb erklärlich, wenn es der Staats-Eisenbahnverwaltung schwer fällt, den Anforderungen zu genügen, sobald irgendwo ein stärkerer Bedarf auftritt. Nach einer Nachricht der „Essener Zeitung" soll denn auch im Kohlenrevier sich doch wieder Wagenmangel zeigen, verschärft dadurch, dass die Sammelbahnhöfe zu klein sind und dass es an Locomotiven und auch an Personal fehlt; dabei wird aber ausdrücklich erwähnt, dass die Beamten sich nach Kräften bemühen, den Anforderungen des Verkehrs zu entsprechen.

Vermuthlich wird die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung in den nächsten Jahren noch zu umfassenderen Neubeschaffungen von Betriebsmaterial sich entschliessen müssen.

Die Rhene-Diemelthal-Eisenbahn,

deren Eröffnung am 15. d. Mts. für den öffentlichen Verkehr stattfindet (siehe Bekanntmachung No. 94 S. 1212) wurde bislang als Grubenbahn betrieben und ist unterm 16. August cr. als eine für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen im öffentlichen Verkehr bestimmte, den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung unterworfene Bahn concessionirt worden. Die Bahn gehört der Actien-Commanditgesellschaft Aplerbecker Hütte, Brügmann, Weyland & Co. zu Dortmund resp. Siegen und der Union Actiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund.

Der Sitz der Verwaltung ist in Siegen und wird die Bahn von Herrn H. Weyland daselbst verwaltet.

Die Entfernungen der einzelnen Stationen stellen sich wie folgt: Bredelar-Reinhard 5 km, Reinhard-Eckefeld 4 km, Eckefeld-Martenberg 2 km, in Summa 11 km.

In Bredelar findet Uebergang von bezw. nach der Bergisch-Märkischen Bahn (Königliche Eisenbahndirection Elberfeld) statt.

Ein directer Wagendurchgang nach bezw. von der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn ist durch die abweichende Spurweite ausgeschlossen. Alle Güter gelangen deshalb in Bredelar zur Umladung.

Die Güstrow-Plauer Eisenbahn,

welche am 5. d. Mts. eröffnet wurde (siehe Bekanntmachung No. 94 S. 1211 No. 2199) und unter einem Vorstand in Güstrow steht, ist 44,47 km lang und hat ab Güstrow, welche Station (G. P.) mit Station Güstrow (M. Fr. Fr.) vereinigt ist und wo Anschluss an die Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn stattfindet, folgende Stationen und Haltepunkte: Cluess H., Hoppenrade, Kl. Grabow H., Krakow i/Mecklenb. 21,9 km, Karow 35,5 km, Plau i/Mecklenb. 44,47 km.

Ueber den directen Güterverkehr mit den angrenzenden Bahnen siehe die erwähnte Bekanntmachung.

Die im Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin im Project und im Bau befindlichen neuen Bahnstrecken.

Nach dem „Amtsblatt" des genannten Eisenbahn-Directionsbezirks werden in demselben von der Königlichen Direction Berlin generelle Vorarbeiten dermalen ausgeführt für folgende Linien:

1. Stralsund-Dammgarten-Rostock und Zweigbahn Velgast-Barth. Längen: Stralsund-Rostock = 71,8 km, Velgast-Barth = 11,2 km.
2. Mittelsteine-Ottendorf. Länge: 10,5 km, davon 7,5 km (von der Station Mittelsteine der Schlesischen Gebirgsbahn bis zur Oesterreichischen Grenze) auf Preussischem, 3 km auf Oesterreichischem Gebiete (von der Grenze aus zu der Station Ottendorf der Oesterreichischen Staatsbahn).
3. Berlin-Elmshorn. Länge: 300,5 km, nämlich: Berlin-Hermsdorf (alte Strecke der Berliner Nordbahn) 11,0 km, Hermsdorf-Neu-Ruppin 49,6 km, Neu-Ruppin-Wittstock-Meyenburg-Parchim 81,4 km, Parchim-Trittau-Elmshorn 158,5 km.
4. Grünberg-Sorau-Bautzen mit Abzweigung von Pribus nach Görlitz. Länge: Grünberg-Sorau-Bautzen = 132,8 km, Pribus-Görlitz = 41,6 km.
5. Bentschen-Meseritz. Länge: 31,4 km.
6. Bentschen-Wollstein. Länge: 24,1 km.
7. Posen-Wreschen. Länge: 48 km.
8. Britz-Fürstenberg resp. Eberswalde-Strelitz über Joachimsthal, Templin und Lychen. Länge: 67,6 km bezw. 81,5 km mit den Concurrenzlinien:
   a) Angermünde-Templin-Fürstenberg. Länge: 70,5 km und
   b) Prenzlau-Templin-Fürstenberg. Länge: 74,0 km.
9. Klopschen-Kohlfurt. Länge: 68 km.

Specielle Vorarbeiten werden für folgende Linien ausgeführt:

1. Liegnitz-Goldberg. Länge: 22 km.
2. Löwenberg-Greifenberg-Friedeberg. Länge: 32 km.
3. Jatznick-Ueckermünde. Länge: 20,2 km.

Die speciellen Vorarbeiten sind ad 1 dem Betriebsamt Breslau, ad 2 dem Betriebsamt Görlitz und ad 3 dem Betriebsamt Stettin-Stralsund übertragen.

Im Bau begriffen ist die Linie Stralsund-Bergen. Länge nach den generellen Vorarbeiten:

Die bereits bestehende Hafenbahn	2,7 km.
Dampffährtraject über den Bodden	2,9 „
Bahn auf der Insel Rügen bis Bergen	23,5 „
Summa	29,1 km.

Die Bauausführung ist dem Betriebsamt Stralsund übertragen.

In Angelegenheit der projectirten Eisenbahn von Frankfurt a/O. über Lübben und Luckau nach Leipzig fand am 27. November in Lübben eine Versammlung massgebender Persönlichkeiten aus denjenigen Communalverbänden statt, deren Territorium die betreffende Bahn durchschneiden soll, um über die von den Unternehmern verlangte Hergabe von Grund und Boden zu verhandeln. Wie es heisst, wird das zum Bau dieser Bahn erforderliche Capital gemeinschaftlich von einem Englischen und einem Holländischen Bankhause hergegeben werden, und die betheiligten Gemeinden sollen zur Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens sehr geneigt sein.

Auf dem in Stade am 24. d. Mts. abgehaltenen Landtage der Bremen und Verden'schen Provinziallandschaft waren ausser anderen Gegenständen auch die Bahnverbindung zwischen Geestemünde und der Unterelbeschen Bahn und die Canalverbindung zwischen der Weser und Elbe zur Berathung und bezw. Beschlussfassung gestellt. Bezüglich des ersten Punktes wurde unter Ablehnung der vom Herrn Grafen Bremer-Cadenberge und Herrn Meyer-Geestemünde gestellten Anträge, von denen der erste den Minister auffordern sollte, „die Unterelbesche Eisenbahngesellschaft zum Bau der fraglichen Bahn zu veranlassen", der zweite aber dahin ging, „dem Minister den Bau einer den Landdrosteibezirk durchziehenden Eisenbahnverbindung

von Geestemünde aus nur im Allgemeinen, ohne Bestimmung der Richtung und des Ausgangspunktes dringend zu empfehlen", der Antrag des landschaftlichen Ausschusses angenommen, welcher im Wesentlichen besagte, „dass der Minister der öffentlichen Arbeiten baldthunlichst eine Untersuchung darüber anstellen wolle, in welcher Weise die Eisenbahnverbindung von Geestemünde über Bremervörde zum Anschluss an die Unterelbesche Eisenbahn am zweckmässigsten sich herstellen lasse".

Nach der „Nordd. A. Zeitung" hat am 23. November in Pritzwalk in einer grösseren Zusammenkunft massgebender Persönlichkeiten und Vertreter der beiden Comités der Ostprignitzschen und der Prignitzschen Bahn unter Leitung des Königl. Regierungs-Präsidenten Herrn von Neefe aus Potsdam im Beisein des Herrn Landesdirectors von Levetzow aus Berlin und der Herren Landräthe der West- und Ost-Prignitz eine nähere Berathung über die beiden concurrirenden Bahn-Projecte Zernitz-(Neustadt) Kyritz-Meyenburg oder Perleberg-Wittstock stattgefunden.

Von dem Regierungs-Präsidenten wurde mit Hinweis darauf, dass unmöglich beide Linien zugleich zur Ausführung kommen können, versucht, eine Einigung in der Weise zu finden, dass aus beiden Projecten eines gebildet werde. Eine solche Einigung ist aber nicht erreicht, der Regierungs-Präsident versicherte aber der Versammlung, dass die Prignitz fest darauf rechnen könne, dass die Regierung die Verbindung derselben mit dem Weltverkehr im Auge behalten werde und ebenso konnte der Landesdirector die wohlwollendste Gesinnung der Provinzialvertretung mittheilen.

Die Finanzirung beider Linien soll nahezu vollendet sein.

Nach dem „Hannoverschen Courier" tagte am 24. November in Aerzen eine vom Bürgermeister Palmohn berufene zahlreich besuchte Versammlung zu dem Zwecke, Zeichnungen für die zu erbauende Eisenbahn Lage-Hameln vorzubereiten. Herr F. W. Meyer-Hameln gab eine kurze Uebersicht über die Entstehung des Unternehmens und über die Motive, welche zu dem Entschlusse der Erbauung einer Secundärbahn durch eine Actiengesellschaft geführt hätten. Die Bahn würde eine Länge von 48 km erhalten, wovon 30 km auf Lippesches Gebiet, 18 km auf Preussisches, speciell Hannoversches Gebiet entfielen. Nivellement und Kostenanschlag seien gratis von Herrn Moritz in Lage ausgeführt. Die Kosten betragen für die Bahn 2 000 000 *M.*, für die Ueberbrückung der Weser bei Hameln 500 000 *M.*, im Ganzen 2 500 000 *M.* Davon sollen 1½ Millionen durch eine Prioritätsanleihe, wofür schon Offerten vorlägen, aufgebracht werden und 1 Million müsste durch die betheiligten Gemeinden und Industriellen beschafft werden. Die Lippesche Regierung habe sich erboten, die Kosten der Vorarbeiten zu bezahlen und 400 000 *M.* Actien zu übernehmen. Durch Zeichnungen im Lippeschen Gebiete würden 400 000 *M.* aufgebracht werden und deshalb 200 000 Mark von den Adjacenten der Hannoverschen Strecke zu zeichnen sein. Von dieser Summe wurde in der Versammlung bereits nahezu 100 000 *M.* von Adjacenten gezeichnet. Am 1. December sollte eine zweite Versammlung stattfinden, in welcher über die Höhe der Zeichnungen der betheiligten Gemeinden gesprochen werden sollte.

Zum Eisenbahnunfall bei Pasewalk.

Ueber diesen in No. 89 S. 1138 bereits erwähnten Unfall entnehmen wir dem „Amtsblatt des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin" folgende offizielle Mittheilung:

Am 11. November entgleiste im Bezirke des Betriebsamts Stettin-Stralsund der Personenzug No. 47 (Route Hamburg-Stettin), welcher fahrplanmässig 8 Uhr 19 Minuten Abends von Strasburg abgefahren war und in Blumenhagen gehalten hatte, unmittelbar vor der Einfahrt in den Bahnhof Pasewalk, etwa 2 km von der Mitte des Stationsgebäudes entfernt. — Die Bahn liegt an der Unfallsstelle in einer Curve von 1 130 m Radius und einem Gefälle von 1 : 150 auf einem ca. 6 m hohen Damme. —

Von dem Zuge, welcher aus Maschine mit Tender, Postwagen, zwei Wagen IV. Classe, zwei Wagen III. Classe, zwei Wagen I. und II. Classe, einem Packwagen bestand, war nur der am Ende des Zuges stehende Packwagen im Geleise verblieben. Die Maschine war in der Fahrtrichtung gesehen nach links an dem Bahndamme hinunter gelaufen und hatte sich am Fusse desselben in den Erdboden eingewühlt. Der Postwagen, sowie der erste Personenwagen waren nach der anderen Seite vom Bahndamme hinuntergefallen und umgestürzt, die anderen Personenwagen dagegen auf dem Bahndamme stehen geblieben.

Das Geleise zeigte sich in Folge der Entgleisung auf ca. 50 m zerstört.

Von dem Locomotiv- und Zugpersonal haben nur der Heizer H. und der Schaffner H. Verletzungen davon getragen; die Verletzungen des letzteren sind leicht. Ebenfalls leichte sind die Verletzungen zweier Postbeamten. Bei den Passagieren sind eine schwerere und vier leichtere Verletzungen festgestellt.

Dass trotz der Schwere des Unfalls nur verhältnissmässig geringe Verletzungen zu beklagen sind, ist vorzugsweise dem Umstande zuzuschreiben, dass der Zug im Augenblick der Entgleisung eine mässige Geschwindigkeit hatte.

Ursache der Entgleisung ist, wie die Untersuchung ergeben hat, das Abspringen des Flansches des linksseitigen Laufrades der Maschine, von welchem das erste abgesprungene Stück in ca. 490 m Entfernung von der Entgleisungsstelle gefunden ist. Durch das Abspringen des Radflansches hatte die Vorderachse der Maschine die Führung der linksseitigen Schiene verloren; die Maschine ist deshalb nach dem Eintritt in die vor Bahnhof Pasewalk liegende, in der Fahrtrichtung gesehen nach rechts gerichtete Curve in tangentialer Richtung nach links aus dem Geleise herausgesprungen.

Das beschädigte Laufrad der Maschine war ein Flussstahl-Scheibenrad, auf welches nach Abnutzung und Abdrehung des Radkranzes eine besondere Stahlbandage aufgezogen und mit Sprengring befestigt war. Von der für Letzteren hergestellten Nuthe ausgehend, hat sich in der Bandage ein Längsriss gebildet, in Folge dessen der Spurkranz in einzelnen Stücken abgesprungen ist.

Die Betriebsstörungen durch Hochwasser.

Die in Folge der Ueberschwemmung unterbrochen gewesenen Eisenbahnverbindungen werden jetzt allmälig wieder aufgenommen. Nachdem am 3. d. M. bereits die Bahnstrecke Wiesbaden-Frankfurt wieder eröffnet worden war, sind, wie uns mitgetheilt wird, auch die Arbeiten zur Wiederherstellung der beschädigten Bahnlinie Bischofsheim-Bingen bereits soweit vorgeschritten, dass der durchgehende Personenverkehr von Frankfurt, Darmstadt, Aschaffenburg und Mannheim über Mainz-Bingen am 4. December ohne Umsteigen wieder aufgenommen worden ist.

Nach Meldung der Eisenbahn-Verwaltungsbehörden ist der durch Ueberfluthung des Bergisch-Märkischen Bahnhofes Deutz unterbrochen gewesene Betrieb zwischen Elberfeld und Deutz am 1. d. M. wieder aufgenommen worden.

Die durch das Hochwasser veranlassten Verkehrsstörungen auf den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sind grösstentheils gehoben. Dagegen dauert die Betriebsunterbrechung auf den Pfälzischen Eisenbahnen bei Winden noch fort, so dass der Verkehr zwischen Mainz und Strassburg über Lauterburg geleitet werden muss.

Die Betriebssicherheit der Eisenbahnen mit Rücksicht auf die bestimmenden Factoren derselben.

Unter vorstehender Ueberschrift brachte die „Köln. Ztg." in ihrem 2. Blatt vom 8. November cr. einen längeren Aufsatz, der eine Reihe interessanter Anschauungen enthält, welche beweisen, dass der Verfasser mit Aufmerksamkeit und sachlichem Ernste denjenigen Erscheinungen gefolgt ist, welche in den letzten Jahren unter der ominösen Rubrik „Eisenbahnunfälle" zu verzeichnen waren.

Wenn auch nicht sämmtlichen der in dem Aufsatze ausgesprochenen Ansichten und aufgestellten Hypothesen ohne Weiteres zugestimmt werden kann, und selbst hervorgehoben werden muss, dass die noch keineswegs ausgetragene Frage, ob dem eisernen Lang- oder Querschwellen-Oberbau der Vorzug zu geben sei, zu einseitig vom Verfasser zu Gunsten des Langschwellen-Systems behandelt ist, so ist dem Ganzen eine wohlthuende Objectivität und geschickte Begründung nicht abzusprechen, und ist jedenfalls der Verfasser seinerseits der Schlussangabe seines Artikels gerecht geworden, dass Jeder sich Verdienste erwirbt, der sein brauchbares Scherflein zu der richtigen Lösung beiträgt, wie die Gut und Leben gefährdenden Erscheinungen des Bahnverkehrs beseitigt oder doch vermindert werden können.

Wegen Raummangels kann leider der Artikel nicht in extenso wieder gegeben werden und nur derjenige Theil desselben im Auszuge hier Platz finden, welcher vielleicht zu einer kritischen Besprechung der Ausführungen Seitens anderer Fachgenossen in dieser Zeitung Veranlassung bietet.

„Aus den Untersuchungen und Forschungen, zu welchen die Eisenbahnunfälle der letzten Jahre Anlass gegeben haben, ergiebt sich, dass die letzteren hauptsächlich auf vier verschiedene Ursachen zurückzuführen sind:

1. auf Dammrutschungen,
2. auf falsche Weichenstellung,
3. auf Radreifen- und Achsenbrüche und dadurch herbeigeführte Entgleisungen,
4. auf die unheilvolle Wirkung starker seitlich wirkender Kräfte auf das Geleise und dadurch herbeigeführte Deformationen desselben, welche schliesslich zu Schienenbrüchen, jedenfalls aber zu Entgleisungen geführt haben.

Was die erstere Ursache betrifft, so wird man alle jene Dammrutschungen und Böschungseinstürze, wie sie u. a. im December 1880 bei Betzdorf, hinter dem Aachener Buschtunnel, zwischen Gensungen und Guntershausen, zwischen Scherfede und Cassel, ferner am 12. Juli d. J. auf der Linie Moskau-Kursk infolge von Unterspülungen des Bahnkörpers und Abspülung der Böschungen hervortreten, auf die verheerenden Regengüsse zuzückzuführen haben, welche mit der zunehmenden Entwaldung der Erde unvermeidlich wurden. Der Zusammenhang dieser Naturereignisse mit dem wirthschaftlichen Unfug, der nicht allein

bei uns, sondern namentlich auch in Spanien, Italien, Russland und Nordamerika in der Behandlung des Waldes getrieben wird, ist durch die Wissenschaft aller Orten längst festgestellt. Soweit diese Verhältnisse auf den Eisenbahnbetrieb Einfluss haben, wird erst nach mehreren Generationen die Handhabung einer rationelleren Forstcultur und der Wiederbewaldung unfruchtbarer Gebirge und Landstrecken die eigentlichen Ursachen der daraus abzuleitenden Betriebsstörungen wegräumen.

Bezüglich der zweiten Ursache von Eisenbahnunfällen, der falschen Weichenstellung und damit verbundenen Unsicherheit des Signalwesens lässt sich Wort für Wort dasjenige unterschreiben, was der „Reichsanzeiger" in seinem „die Sicherheit des Betriebes auf den Preussischen Eisenbahnen" überschriebenen Artikel vom 7. Juli 1880 ausführte. Allerdings ist zu erhoffen, dass die Ausrüstung sämmtlicher Stationen mit Central-Weichenapparaten, welche zugleich die für die Fahrt der Züge auf den Bahnhöfen wichtigen Weichen in mechanische Abhängigkeit von den optischen Signalen bringen, die Bedienung der Weichen dem einzelnen Weichensteller möglichst entziehen, die Weichen selbst durch zweckmässigere Anordnung thunlichst beschränken und endlich durch Verriegelung der Weichen in der richtigen Stellung ein etwaniges Versehen eines einzelnen Beamten unschädlich machen, erfolgreich beseitigen wird. Nur wird man an diese Hoffnung die Forderung knüpfen müssen, dass Massnahmen getroffen werden, welche diese Vervollkommnung des Weichen- und Signalwesens in möglichst kurzer Frist zur allgemeinen Durchführung gelangen lassen, zumal die vorhandenen Einrichtungen dieser Art mit den neuesten daran vorgenommenen Verbesserungen befriedigende Wirkung zeigen.

Wir kommen nunmehr zu den Radreifen- und Achsenbrüchen, von denen die letzteren glücklicherweise viel seltener vorkommen als die ersteren, welche namentlich in den sehr strengen Wintern 1879/80 und 1880/81 in ausserordentlich grosser Zahl eingetreten sind. Hier spielt neben der Befestigung der Bandagen auf den Rädern, bezüglich deren die höchste Stufe der Sicherheit auch jetzt gewiss noch nicht erreicht sein dürfte, in erster Linie die Beschaffenheit und die Behandlung des Materials eine erhebliche Rolle. Zwar wird man, wenn man die Abnahmebedingungen für Eisenbahnmaterial kennt, unter denen gerade der Prüfung des für derartige Constructionstheile zu verwendenden Materials auf seine Festigkeit und Zähigkeit eine hervorragende Stelle eingeräumt ist, erkennen müssen, dass hierin kaum noch ein Uebriges geschehen kann. Wirklich haben auch fast in der Regel die Untersuchungen des Materials nach stattgefundenem Bruche ergeben, dass dasselbe entweder als allen Qualitätsanforderungen genügend zu erachten war, oder aber Fehler aufwies, welche bei der sorgsamsten Vorprüfung nicht hätten entdeckt werden können. Damit könnte beinahe das Unvermeidliche der Radreifen- und Achsenbrüche zugegeben erscheinen, wenn nicht vorab zu erörtern wäre, welche ausserhalb des Materials liegenden Umstände einen solchen Bruch begünstigen und, im Falle des Eintritts eines solchen, die Folgen desselben beeinflussen können. Was den ersten Punkt angeht, so muss darauf hingewiesen werden, dass die heftige Erschütterung, welche die Bandagen, namentlich bei Querschwellen-Oberbau, bei jedem Schienenstosse erleiden, auf die Dauer unbedingt auf die Structur des Materials nachtheilig einwirken und Spannungen begünstigen muss, welche bei plötzlichem Temperaturwechsel ein Zerspringen herbeiführen. Auch jener mehrfach angezogene Aufsatz des „Reichsanzeigers" betont ausdrücklich, dass bei Langschwellen-Oberbau eine sanftere Bewegung der Fahrzeuge stattfindet. Mit Rücksicht auf die durch Achs- und Radreifenbrüche in hohem Grade gefährdete Betriebssicherheit ist deshalb auch in erster Linie das Augenmerk auf den eisernen Langschwellen-Oberbau zu richten, welcher ausserdem den wesentlichen Vortheil bietet, dass bei stattgehabter Entgleisung die gefährlichen Folgen derselben durch den Umstand abgeschwächt werden, dass die Fahrzeuge auf der Langschwelle selbst in der Regel immer noch eine gewisse Leitung finden, welche unter Umständen die rechtzeitige Einwirkung der Bremsen noch möglich macht, während die sich bei Querschwellen-Oberbau ergebenden Widerstände mit ihren schleudernden Folgen weit eher die Zertrümmerung des Materials besorgen lassen.

Es bliebe endlich diejenige Ursache zu erörtern, welche, wie bei Courl und Hugstetten, von so entsetzlichen Folgen begleitet war. Bekanntlich sind die beiden in Rede stehenden Unfälle mit höchster Wahrscheinlichkeit zunächst die Verwendung schwerer Güterzug-Locomotiven für die Beförderung von Personenzügen mit einer für diese Maschinen unzulässigen zu grossen Fahrgeschwindigkeit zuzuschreiben, indem der unruhige Gang dieser Maschinen, welcher, da deren Achsen sämmtlich vor der Feuerbüchse liegen, bei schneller Fahrt durch die weit nach hinten gerückte Lage des Schwerpunktes und der zu geringen Belastung der Vorderräder eintritt, ein Schlingern der Maschinen herbeiführte. Diese Wirkung ist seit Langem bekannt, wie aus einem im Jahre 1852 ergangenen Preussischen Ministerialerlass hervorgeht. In den beiden vorerwähnten Unglücksfällen haben die durch dieses Schlingern mit zunehmender Kraft während der Fahrt erfolgenden heftigen seitlichen Schläge das Geleise derartig deformirt, dass schliesslich die Fahrzeuge aus dem Geleise geschleudert werden mussten. Man könnte nun freilich sagen, dass die gänzliche Ausschliessung derartiger Maschinen, die für die Beförderung schwerer Züge ihre unverkennbaren Vorzüge besitzen, von der Benutzung für Personenzug-Beförderung diese Ursachen beseitigen würde, das hiesse aber das Kind mit dem Bade ausschütten, da immerhin Fälle im Personen-Fahrdienste eintreten werden, die die Beförderung einzelner Züge mit jenen Maschinen, wenn auch mit verminderter Fahrgeschwindigkeit, bedingen. Solche Fälle sind mit Sicherheit bei grösseren Militärtransporten zu erwarten.

Man muss deshalb der Gefahr auf eine andere Weise und zwar dadurch vorbeugen, dass man einen Oberbau construirt, welcher den seitlichen Schlägen einer schlingernden Maschine den nöthigen Widerstand bietet, um die gefährlichen Geleisverschiebungen zu verhindern. Die Veröffentlichungen des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin aus dem vorigen Jahre enthalten denn auch eine Reihe von Versuchen in Bezug auf die Widerstandsfähigkeit des Eisenbahn-Oberbaues gegen seitlich wirkende Kräfte, aus denen hervorgeht, dass der Langschwellen-Oberbau nicht entfernt jene Geleisverschiebungen zulässt, wie sie bei sämmtlichen Querschwellensystemen statthatten. Die erwähnten Unfälle bei Blumenberg, Courl und Hugstetten scheinen dieses Ergebniss vollkommen zu bestätigen. Soweit bei Blumenberg und Hugstetten Holzschwellen in Frage kommen, dürften sich an letzterer Stelle alle jene Erscheinungen zur Gesammtwirkung vereinigt haben, welche in dem Artikel der „Kölnischen Zeitung" No. 207 Zweites Blatt vom 27. Juli 1880 näher besprochen wurden. Hier wie dort zeigte der Eisenbahn-Oberbau bei der amtlichen Untersuchung einen vollkommen vorschriftsmässigen Zustand, und hier wie dort sind wir geneigt anzunehmen, dass die Befestigung der Schienen auf den Holzschwellen mittels Hakennägel oder Tirefonds den Kräften der schlingernden Maschine keinen genügenden Widerstand entgegenzusetzen im Stande war. Die Anlage der Bahn bei Hugstetten datirt aus 1870; das Geleise ruhte auf hölzernen Querschwellen, und zwar auf eichenen Stoss- und kiefernen Mittelschwellen. Die im Laufe der Jahre sichtlich defect gewordenen Schwellen waren stets rechtzeitig ausgewechselt, und wenn es auch kaum anders denkbar ist, dass sich in dem augenblicklich im Umbau begriffenen Geleise noch die eine oder andere Holzschwelle befunden habe, deren Auswechslung vielleicht früher hätte erfolgen können, so ist doch keineswegs anzunehmen, dass schlechte Holzschwellen als solche irgendwie bei dem Unfall mitgewirkt hätten. Bei allen genannten Unfällen, auch bei dem zu Courl, der auf eisernen frisch verlegten Querschwellen statthatte, muss angenommen werden, dass ein continuirlicher Träger des Langschwellensystems der Deformation des Geleises einen weit kräftigeren Widerstand entgegengesetzt und die Wirkung der Entgleisung zweifellos gemildert, wenn nicht gar letztere ferngehalten haben würde.

Es ist bereits hervorgehoben, dass auch der jetzige Langschwellen-Oberbau keineswegs für unverbesserlich anzusehen sei. So kann namentlich die Querverbindung und Verlaschung noch zweckentsprechender und kräftiger gewählt werden, als das zur Zeit im Allgemeinen der Fall ist. Wird aber in diesem Punkte dem wünschenswerthen Sicherheitscoefficienten gehörig Rechnung getragen, so ist die Ansicht gewiss begründet, dass die mit den verschiedenen Constructionen des Langschwellensystems in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen seine charakteristischen Eigenschaften bereits zur Genüge für den uns hier beschäftigenden Gesichtspunkt in grossem Umfange dargethan haben. Dabei würde nebenher nicht zu unterschätzen sein, dass der eiserne Oberbau, und zumal der Langschwellen-Oberbau, auch eine böswillige Zerstörung des Geleises, wie sie durch Herausnehmen einer Schiene derzeit bei Spandau vorkam, in hohem Grade erschwert, während die Holzschwelle in dieser Beziehung kaum Hindernisse bietet. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre dürfte deshalb die Forderung gewiss berechtigt sein, dass die Holzschwellen aus den Eisenbahngeleisen ganz verbannt werden und muss man sich nach den neuesten Erfahrungen zuversichtlicher als je der Ansicht des „Reichsanzeigers" anschliessen, dass der Eisenbahn-Oberbau mit continuirlicher Unterstützung der Schienen durch eiserne Langschwellen der Sicherheit des Betriebes bedeutsamen Vorschub leistet, indem er nicht nur eine grössere Festigkeit des Gestänges selbst bei gewaltigen seitlich wirkenden Kräften verbürgt, sondern auch durch die sanftere Bewegung der Fahrzeuge eine erheblich grössere Schonung des rollenden Materials und damit naturgemäss eine wesentliche Verminderung von Radreifen-Brüchen gewährleistet."

Verein für Eisenbahnkunde.

Sitzung vom 14. November 1882.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel.

Der Vorsitzende theilt mit, dass der Vorstand auf Grund des § 4 der Statuten beschlossen habe, Herrn Dr. Alfred

Escher in Zürich, dessen schöpferischer Thatkraft, dessen aufopferungsvoller Hingabe und rastloser Energie die Gotthardbahn die Grossartigkeit ihrer Anlage, die schnelle Förderung und glückliche Vollendung ihrer Ausführung in erster Reihe verdankt, zum Ehrenmitglied des Vereins zu ernennen; ein bezügliches Anschreiben nebst Ehrendiplom sei, unter Beifügung der Publikationen etc. an Herrn Dr. Escher abgesendet worden.

Herr Eisenbahn-Bauinspector Housselle spricht über die elektrischen Uhren der Berliner Stadtbahn. Die Uhren sämmtlicher Stationen der Berliner Stadtbahn (excl. Schlesischer Bahnhof) sind von der Fabrik von M. Hipp in Neuchâtel nach den speciell dieser Firma eigenen Systemen ausgeführt. In einer der Stationen (in dem Ankunfts-Wartesaal des Schlesischen Bahnhofs) steht der durch ein Gewichtswerk getriebene Hauptregulator, die einzige Uhr der ganzen Anlage, welche aufgezogen werden muss. Auf jeder der anderen Stationen steht im Stationsbureau eine elektrische Secunden-Pendeluhr, welche selbstständigen Gang hat, hinsichtlich der Genauigkeit des Ganges jedoch von dem Hauptregulator abhängig ist. Alle übrigen Uhren der Stadtbahnstationen sind elektrische Zeigerwerke, welche keinen selbstständigen Gang haben, sondern von dem Regulator bezw. der elektrischen Secunden-Pendeluhr durch Elektricität getrieben werden. Der Hauptregulator beruht auf dem Princip der gewöhnlichen Uhren. Bei den elektrischen Secunden-Pendeluhren, den elektrischen Uhren im engeren Sinne, wird durch einen am unteren Ende oder nahe der Mitte der Länge des Pendels wirkenden Magneten die Bewegung des Pendels nicht allein erhalten, sondern es werden demselben so starke Impulse ertheilt, dass es im Stande ist, mit Hülfe einer einfachen Hebel- oder Klinkenvorrichtung das Steigrad Zahn um Zahn weiter zu schieben und so das Räderwerk der Uhr und die Zeiger in Bewegung zu setzen. Mit diesen Uhren ist der Commutator und die Contactvorrichtung verbunden, wodurch alle Minuten ein Strom durch die Treibleitung der zu bedienenden Zeigerwerke gesendet wird, welcher die Zeiger um eine Minute springen lässt. Das Letztere wird durch das wechselweise Anziehen eines zwischen zwei Magneten pendelnden Ankers bewirkt. Der Vortragende beschreibt demnächst die einzelnen Theile eingehender, gestützt auf eine bezügliche Broschüre des Dr. Schnebeli und besondere Mittheilungen des Herrn Hipp. Der Regulator zerfällt in drei Theile, die durch Wellenleitung mit einander verbunden sind: das Räderwerk, auf welches das Gewicht wirkt, den eigentlichen Regulator mit Pendel, Anker und Steigrad, welcher seine Triebkraft indirect von dem Räderwerk empfängt, und die Commutator- und Contactvorrichtung. An dem eigentlichen Regulator ist nur ein Secundenzifferblatt mit springendem Secundenzeiger, an dem Räderwerk ein gewöhnliches Stunden- und Minutenzifferblatt mit sprungweise vorrückendem Minutenzeiger angebracht. — Der Commutator mit Contactvorrichtung enthält horizontale Walzen, welche eine Anzahl von halb-scheibenförmigen Rippen und daumenartigen Erhöhungen tragen, die die Contacthebel anheben und dadurch die Ströme schliessen, welche die vom Regulator zu treibenden Zeigerwerke in Bewegung setzen. Die Anzahl der in eine Uhrenlinie einzuschaltenden Zeigerwerke soll aus praktischen Rücksichten höchstens 20 bis 25 betragen; bei der Stadtbahn ist diese Zahl bis jetzt erheblich geringer. Sollen mehr Zeigerwerke durch einen Regulator getrieben werden, so theilt man sie in Gruppen, deren jede eine Drahtleitung und einen Contact erhält; die Daumen für die einzelnen Contacthebel sind auf der Walze versetzt, so dass sie nacheinander in Thätigkeit kommen. Die Zeiger der Uhren in den einzelnen Linien springen also nicht gleichzeitig; da der Unterschied aber immer nur eine oder wenige Secunden beträgt, so ist dies für alle Fälle der gewöhnlichen Praxis gleichgültig. — Die elektrische Secunden-Pendeluhr ist ein durch seinen im Princip einfachen und sinnreichen Mechanismus höchst interessantes Werk. Hierbei dient die Elektricität dazu, um dem Secundenpendel, sobald seine Schwingungen anfangen unter ein gewisses Mass des seitlichen Ausschlages hinabzugehen, einen neuen Impuls zu ertheilen. Das Pendel muss in dem Augenblick, wo seine Schwingungen zu schwach werden, den elektrischen Strom selbstthätig schliessen. Hierzu dient ein schneideförmiges Stahlblättchen, die sogenannte Palette. — Der Hauptregulator kostete 2 615 ℳ, jede elektrische Secunden-Pendeluhr 675 ℳ, nicht transparente Perron-Doppeluhren pro Stück 724 bis 1 075 ℳ (je nach den verschiedenen Durchmessern), einfache Uhren im Innern 102,50 bis 160 ℳ, einfache transparente Strassenuhren 524 bis 1 135 ℳ, transparente Strassen-Doppeluhren 905 bis 1 225 ℳ. Im Ganzen sind für die Uhrwerke 34 338 ℳ ausgegeben worden, wozu die Kosten für das Aufstellen und Ingangsetzen der Uhren mit 1 109 ℳ hinzukommen, ferner die Kosten für Zoll, Fracht, Verpackung, nachträgliche Aenderungen mit zusammen 3 224 ℳ, für die Kabelleitung mit 10 362 ℳ und für die Leitungen in den Stationen, die Batterien und verschiedene Nebenarbeiten mit 10 558 ℳ. Die Gesammtkosten betrugen sonach 59 591 ℳ oder für jede der aufgestellten 73 Uhren durchschnittlich 810 ℳ.

Der als Gast anwesende Ingenieur der Firma Hipp in Neuchâtel, Herr Favarger, knüpfte an diesen Vortrag noch einige Bemerkungen, um die wichtigsten Vortheile des Hipp'schen Zeitindicators hervorzuheben. Die Quantität des Stromes, welche nothwendig ist, um die der Grösse nach verschiedenen Werke zu treiben, ist für jede Grösse dieselbe; der Strom theilt sich in so viele gleiche Theile, als Uhren zu treiben sind. Dies ist eine directe Folge der von Hipp gewählten Einschaltungsart. Diese Einschaltung erlaubt mit einer verhältnissmässig schwachen Batterie eine grössere Anzahl Uhren zu treiben, als bei der successiven Einschaltung und gewährt den Vortheil, dass alle Uhren von einander unabhängig sind, so dass man irgend eine derselben ausschalten kann, ohne den Gang der anderen zu beeinflussen. Eine andere wichtige Eigenschaft der Hipp'schen Zeigerwerke besteht darin, dass der Strom, welchen jedes Werk erhalten muss, zwischen ziemlich entfernten Grenzen variiren kann, ohne eine Unterbrechung des Ganges zu verursachen. Redner erläutert dies näher und erwähnt schliesslich noch, dass in den Hauptstädten der Schweiz die astronomische Zeit mittelst elektrischer Uhren vertheilt wird und zwar nicht nur in den Strassen und öffentlichen Plätzen, sondern auch in den Privathäusern; die Stadtgemeinde ist Eigenthümerin der Uhrenanlage und wird die Zeit durch jährliche Abonnements zur Disposition der Interessenten gestellt.

Der als Gast anwesende Herr Ingenieur Kuërs aus Fürstenwalde erläutert ein Modell der von ihm erfundenen und patentirten „selbstthätigen Bremse für Eisenbahnwagen“. Die Bremsklötze sind mit Winkelhebeln und die auf derselben Seite der Räder liegenden Winkelhebel sind durch Verbindungsstangen mit einander verbunden. In liegender Anordnung angebrachte Lenker bringen, bei der aufwärtsgehenden Bewegung der Bremsklötze, dieselben ausser Berührung mit den Rädern; sind die Räder in Bewegung, so erfassen dieselben die mit ihnen in Berührung kommenden Bremsklötze, welche in der Richtung ihrer Bewegung liegen und drücken dieselben fest an sich. Die Stärke dieses Druckes ist veränderlich und lässt sich abprobiren. Hierzu und zum Nachstellen der abgenutzten Bremsklötze sind die Stützpunkte der Lenker in die um ihren Aufhängepunkt drehbaren Hängeschienen gelegt und können durch die an den Axhaltern befestigten Schrauben beliebig den Rädern genähert werden. Redner erläutert an dem Modell näher, in welcher Weise das Bremsen bewirkt und verhindert werden kann. Werden die Zughakenstangen durch die Locomotive angezogen, so sind die Bremsen los und umgekehrt, gehen die Zughakenstangen durch Nachlassen der Zugkraft zurück, so erfassen die Räder die Bremsklötze und drücken dieselben fest an sich. An der Zughakenstange des Tenders ist ein Hebel angebracht, durch welchen die zusammengekuppelten Zughakenstangen des Zuges angezogen werden können; hierdurch ist es dem Locomotivführer möglich, die Bremsen ausser Thätigkeit zu setzen, namentlich wenn derselbe den Zug rückwärts drücken will.

Herr Oberingenieur Frischen macht Mittheilung über die Ausführung einer elektrischen Grubenbahn in der Königlich Sächsischen Steinkohlengrube in Pottschappel bei Dresden. Redner erwähnt zunächst die Anlage und die allmäligen Verbesserungen der von der Firma Siemens & Halske hergestellten elektrischen Eisenbahnen bei Lichterfelde und von Charlottenburg nach dem Spandauer Berg. Die ebenfalls von Siemens & Halske ausgeführte Grubenbahn bei Pottschappel ist 700 m lang und hat 2 Geleise von je 566 mm Spurweite. Die Locomotive, welche 8—10 000 kg Bruttolast mit einer Geschwindigkeit von 12 km in der Stunde befördert, ist nur 800 mm breit; ihr Radstand ist 450 mm gross, der Durchmesser der Triebräder 340 mm, ihre Länge zwischen den Buffern 2 430 mm, ihre Höhe beträgt von Schienenoberkante bis Mitte Buffer 765 und bis Oberkante des Verdecks 1 040 mm. Da die Locomotive nicht gedreht werden soll, ist an beiden Enden ein Sitz für den Locomotivführer angebracht. Die Dynamomaschine mit etwa 900 Umdrehungen in der Minute führt den Strom durch ein Kabel in den Schacht und durch eine ähnliche Rückleitung wieder heraus. Die Kabelleitung schliesst sich an die eigentlichen Stromzuführungs-Maschinen an, welche als ⊥-Eisen am Stollenscheitel befestigt, die Uebertragung des Stromes mittelst kleiner Contactwagen besorgen, welche mit der elektrischen Locomotive durch kurze Drahtseile verbunden sind.

Herr Eisenbahn-Bauinspector H. Claus führte das Modell eines mechanischen Eisenbahn-Waggonschiebers vor, welchen der Maschinenmeister Wolfgang Schmidt der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen erfunden hat. Der Apparat ist überall da mit Vortheil zu verwenden, wo genügende Menschen- oder Maschinenkraft nicht vorhanden ist, um Eisenbahnwagen oder kalte Locomotiven zu verschieben. Der Apparat, welchen Redner näher beschreibt, wird beim Gebrauch unter die Kopfschwelle des zu bewegenden Fahrzeuges gespannt; zum Anfahren wird eine kleinere, zum Weiterfahren eine grössere Geschwindigkeitsübersetzung in Thätigkeit gesetzt; während des Ganges kann dieser Wechsel der Geschwindigkeit durch einfache Verschiebung der Kurbelachse bewirkt werden. Versuche, welche der Vorstand der mechanisch-technischen Abtheilung der Königlich Bayerischen Industrieschule in München auf dem Central-

bahnhofe daselbst angestellt hat, haben folgendes Ergebniss gehabt: 1. Das Aus- und Einspannen des Apparats durch einen Mann erforderte 34 Secunden Zeit. 2. Zwei incl. Belastung 31 800 kg schwere Wagen wurden auf horizontalem geraden Geleis mittelst eines Apparats von einem Arbeiter auf längere Strecken hin- und hergefahren mit einer Geschwindigkeit von 15 bis 18 m in der Minute. 3. Ein Mann bewegt mit dem Apparat einen mit 10 000 kg belasteten Wagen in starken Curven durch Weichen mit 18 m Geschwindigkeit in der Minute. 4. Durch 2 Mann und 2 leichte Waggonschieber wurde eine Locomotive mit Tender von zusammen 57 100 kg Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 4 m in der Minute auf längere Strecken fortbewegt. 5. Die Maschine ohne Tender wurde durch einen Mann mit einem Waggonschieber mit einer Geschwindigkeit von 5,4 m in der Minute fortbewegt.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurde Herr Regierungs-Baumeister Karl Köhne hierselbst als ordentliches einheimisches Mitglied aufgenommen.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der letzten Sitzung des elektrotechnischen Vereins am 28. November hielt nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten Herr Dr. Aron einen interessanten Vortrag über die Theorie der Accumulatoren und die mit denselben gemachten Erfahrungen. Der Vortragende besprach zunächst die verschiedenen Constructionen der Accumulatoren, indem er dieselben in zwei Gruppen eintheilte, in Planté'sche aus massivem Blei, das zur Aufnahme des Stromes entweder durch den Strom selbst oder durch die vorherige chemische Präparirung befähigt wird, und in Faure'sche, bei denen das Blei in freier Vertheilung auf die Bleiplatte gelangt. — Redner, welcher seiner langjährigen Arbeiten über diesen Gegenstand gedachte, die zum Theil aus dem Anfang des Jahres 1880, also einer Zeit, als Faure mit seiner Erfindung noch nicht hervorgetreten war, herrühren, hat selbst ein secundäres Element construirt, das an das Faure'sche System sich anlehnt, jedoch vor diesem den Vorzug besitzt, dass die Masse am Blei besser haftet; es besteht aus der Mischung einer Bleiverbindung mit Collodium, vom Erfinder Metallodium genannt, einem völlig neuen Körper, der, da er andere Eigenschaften, als die der ursprünglichen Bestandtheile hat, nicht als eine blosse Mischung angesehen werden kann. Indem der Vortragende die bisher sehr dunkle Theorie der secundären Elemente entwickelte, zeigte derselbe, wie er durch Beobachtungen und Berechnungen gefunden habe, dass an der negativen Platte sich beim Entladen schwefelsaures Blei bildet, welches beim Laden wieder reducirt wird; er leitete hieraus das Steigen und Fallen des specifischen Gewichts der Flüssigkeit im Elemente während des Ladens und Entladens her und bemerkte, dass er diese Thatsache seit längerer Zeit dazu benutzt habe, den Inhalt des Accumulators an Ladung zu messen. Die frühere Annahme, dass an der positiven Platte sich während der Ladung Bleisuperoxyd bilde, wies Dr. Aron als Irrthum nach; es entstehe vielmehr aus dem Superoxyd durch die Einwirkung des Sauerstoffes noch eine höhere Oxydationsstufe, die sich schon durch ihre schwarze Färbung kenntlich mache. Sie reducire sich bei der Entladung wieder zu Superoxyd, und hierauf beruhe die eigentliche Wirkung der positiven Platte. Der Umstand, dass die Reduction bei der Entladung noch weiter gehe oder während der Ruhe des Elements durch die localen Ströme an der Platte eintrete, bedinge die Bildung von schwefelsaurem Blei. Dies aber sei der schädigende Stoff der Elemente, da es bei solchen mit sehr dünnen Schichten, wie der Vortragende die Gruppe der Planté'schen Elemente bezeichnete, sich leicht bilde und nur mit erheblichem Stromaufwande wieder in die schwarze Oxydationsstufe des Bleies übergeführt werden könne. Der Nutzeffect der Elemente erfahre hierdurch eine bedeutende Verminderung und ihre practische Brauchbarkeit werde in Frage gestellt. Bei den Elementen mit dicken Schichten bildet sich nach Angabe des Redners das schwefelsaure Blei zwar nicht eben so schnell, aber doch mehr und mehr, je öfter die Elemente geladen und entladen werden, ein Umstand, der mit der Zeit die Wirksamkeit derselben vollständig aufhebt. Bei Versuchen, welche Dr. Aron vom 9. October bis zum 8. November anstellte, wurde das betreffende Faure'sche Element 14 mal geladen und ebenso oft entladen. Der Nutzeffect, im Anfang 70 pCt., ging dabei allmälig so weit herab, dass er schliesslich nur 20 pCt. betrug. Es zeigte sich, dass die Ursache im Verderben der positiven Platte lag, bei welcher die schwarze Oxydationsstufe des Bleies völlig verschwunden war und weder durch langsames, noch durch starkes Laden wieder hergestellt werden konnte. Ueberdies fand Vortragender beim Oeffnen des Elements, dass die Masse an der positiven Platte ganz breiig geworden war. An die letztere Beobachtung, oder vielmehr an den Umstand, dass dieselbe bei dem Metallodium-Elemente des Dr. Aron bisher noch nicht gemacht worden ist, knüpfte dieser die Hoffnung, dass sein Element sich vielleicht besser im Gebrauch bewähren werde, als solches beim Faure'schen Element der Fall ist. Von den Elementen mit dünnen Schichten gab Redner zwar die Möglichkeit einer Wiederherstellung durch den Strom zu, der Nutzeffect könne alsdann aber jedenfalls als ein nur geringer angesehen werden. Der Vortragende fasste sein Urtheil schliesslich dahin zusammen, dass die Frage der Accumulationen noch keineswegs entschieden sei und dass sehr bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden ständen, aber rastlose Arbeit, die in der Elektricität bereits so vieles scheinbar Unmögliche möglich gemacht habe, werde auch hier zum Siege verhelfen.

Herr Geheimer Oberpostrath Ludewig machte sodann interessante Mittheilungen über die im Monat November im Telegraphenbetriebe eingetretenen Störungen durch Erdströme, welche theilweise einen so hohen Grad erreichten, dass der Telegraphenbetrieb in ganz Europa, wie auch in Amerika und Asien gestört wurde. Zeitweise konnten Telegramme überhaupt nicht befördert werden, und es musste auch das Publicum namentlich auf der Berliner Börse unter Mittheilung der Ursachen auf die voraussichtlichen Verzögerungen in der Telegrammbeförderung aufmerksam gemacht werden. Was das Verbreitungsgebiet der diesmaligen Polarlichterscheinungen und Erdströme betrifft, welche kaum je zuvor in gleicher Intensität beobachtet worden sind, so wurden Nordlichter beobachtet in Europa am 12. November in Hamburg, Stockholm. Haparanda und vielen anderen nördlich gelegenen Orten; am 13. und 14. in Wilhelmshaven und Kiel, am 17. in Bremerhaven und Bremen, sowie an der Nordküste von Frankreich; an letzterem Tage auch in ganz Kanada und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bis nach Utah hin. Bis zum 17. hatten die Nordlichter keinen erheblichen Einfluss auf die Telegraphenlinien ausgeübt, an diesem Tage aber traten die Erdströme zuerst in der Zeit von 11 Uhr Morgens bis 1 Uhr Nachmittags in solcher Stärke und Dauer auf, dass auf längeren Leitungen ein regelrechter Betrieb überhaupt nicht möglich war. Nachdem die elektrischen Ströme von 1 bis 4 Uhr Nachmittags an Umfang wesentlich nachgelassen hatten und nur noch in den westlichen und südlichen Bezirken Köln, Trier, Metz und Frankfurt (Main) zu bemerken waren, stellten sich dieselben um 4 Uhr Nachmittags von Neuem ein und wiederholten sich, wenn auch nicht mehr in der gleichen Heftigkeit, am 18. und 20. November. Zur Kennzeichnung der Stärke der Erdströme sei hier nur bemerkt, dass der in der Richtung von England durch die Kabel in Emden ankommende Erdstrom die Intensität von 92 Daniell Elementen hatte. Aus den weiteren Anführungen des Vortragenden ist noch die Mittheilung hervorzuheben, dass die Reichs-Telegraphenverwaltung in Uebereinstimmung mit dem Programm für die z. Z. in Thätigkeit befindlichen Polarexpeditionen seit mehreren Monaten am 1. und 15. eines jeden Monats in den Morgenstunden von 5 bis 7 Uhr regelmässige Beobachtungen über die Erdströme anstellen lässt, denen sich die Beamten mit grosser Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt unterziehen und von denen sich hoffen lässt, dass sie zur Erkennung des Wesens der Erdströme beitragen werden. — An der an die Mittheilungen sich anschliessenden längeren und angeregten Discussion betheiligten sich ausser dem Referenten und dem Vorsitzenden die Herren Dr. Werner Siemens, Dr. Aron, Dr. Brix, Geh. Rath Elsasser und Director im Reichspostamt Miessner.

Italien. Die Linie Giubiasco-Cadenazzo-Pino-Novara ist am 4. December cr. eröffnet worden. (Siehe Bekanntm. S. 1126.)

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 30. Septbr. d. J.

in Sachen der B.-A.'schen Eisenbahngesellschaft zu B., Beklagten und Implorantin, wider die Actiengesellschaft B., Transportversicherungs-Gesellschaft zu B., Klägerin und Imploratin.

Haftung des Frachtführers (Eisenbahn-Gesellschaft) für Kostbarkeiten; Haftung einer Eisenbahn-Verwaltung bei böswilliger Handlungsweise ihrer Leute; Verjährung der Klage.

Handelsgesetzb. Art. 395 Abs. 2, 396 Abs. 5, 408 Abs. 3, 427 Abs. 2.

Aus den Entscheidungsgründen:

1. Der Reisende der Firma J. H. & Co., der Cedentin der Klägerin, hatte den Koffer der Beklagten zum Transport übergeben. Er, beziehungsweise seine Principalin, war daher berechtigt, aus dem Frachtvertrag auf Schadenersatz zu klagen, und zwar, wenn, wie geschehen, lediglich die Ansprüche auf Ersatz des gemeinen Werths des Gutes geltend gemacht wurden, ohne irgend welche andere Begründung, als Bezugnahme auf diesen gemeinen Werth.

2. Für Kostbarkeiten haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Gutes angegeben ist. Die Beschaffenheit als Kostbarkeit wird dadurch angegeben, dass die Gattung, zu welcher das Gut gehört, auf dem Frachtbrief verzeichnet ist, vorausgesetzt, dass jede dieser Gattung angehörende Sache unter den Begriff Kostbarkeit fällt. Dies ist für die Gattung „Bijouterie" thatsächlich festgestellt. Festgestellt ist auch, dass die betreffende Bezeichnung die im Handelsverkehr übliche ist. Wenn es nun auch dahingestellt bleiben kann, ob diese Feststellung genügen würde, jeden beliebigen Frachtführer haftbar zu machen, so muss dies doch angenom-

men werden gegenüber einer Anstalt, welche, wie die Eisenbahn, wesentlich bestimmt ist, mit ihrem Transportbetrieb dem kaufmännischen Verkehr zu dienen. Eine solche Anstalt hat es sich selbst zuzuschreiben, wenn sie dadurch Schaden leidet, dass sie es unterlassen, dafür zu sorgen, dass die von ihr mit der Uebernahme der Güter betrauten Personen den im Handelsverkehr herrschenden Sprachgebrauch nicht kennen. Der Reisende der Cedentin der Klägerin hat also der Vorschrift des Art. 395 Abs. 2 des H.-G.-B. genügt, indem er den Inhalt des zur Beförderung aufgegebenen Koffers als Bijouterien bezeichnete. Dass er den Werth des Gutes declarire, war nicht erforderlich, denn der Artikel sagt deutlich, die Beschaffenheit oder der Werth des Gutes sei anzugeben. Es widerspricht auch keineswegs den Grundsätzen der bona fides, wenn der Absender die Werthsdeclaration unterlässt, er ist nicht verpflichtet, den Frachtzuschlag zu zahlen, und unterwirft sich für den Fall, dass das Gut verloren geht, ohne dass bösliche Handlungsweise nachzuweisen ist, der Eventualität, Ersatz nur gemäss dem Normalsatz zu erhalten.

3. Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch sind „Leute" eines Gewerbtreibenden diejenigen Personen, welche innerhalb des Gewerbsbetriebes desselben zur Vornahme gewisser Arbeiten angenommen, angestellt sind. Leute der Eisenbahnverwaltung sind also diejenigen Personen, welche innerhalb des auf Transport von Personen und Gütern gerichteten Gewerbsbetriebes der Eisenbahn angestellt sind. Der Gewerbsbetrieb ist hier im weitesten Umfang zu nehmen und namentlich nicht auf die unmittelbar auf den Transport gerichteten Handlungen zu beschränken. Zu den Leuten der Eisenbahnverwaltung, von welchen das Handelsgesetzbuch insbesondere auch in Art. 427 Abs. 2 spricht, gehören also nicht nur die Güterschaffner, Gepäckmeister, Locomotivführer u. s. w., sondern auch die Wagenputzer, Lampenwärter, Portiers, Bahnwärter u. s. w. Ob dieselben mit dem concreten Transport beauftragt oder bei demselben unmittelbar beschäftigt sind, ist gleichgültig. Bei vielen der den einzelnen Bediensteten zugewiesenen Geschäftskreisen ist eine Beziehung auf einen bestimmten einzelnen Transport sogar begrifflich ausgeschlossen. Wenn ein Wagenputzer, Lampenwärter, Personenzugsschaffner während seiner Beschäftigung auf dem Bahnhof oder im Güterschuppen ein Collo beschädigt oder bei Seite bringt, so ist diese Handlung unzweifelhaft unter den Begriff der böslichen Handlungsweise der Leute der Eisenbahn im Sinne des Art. 427 Abs. 2 des H.-G.-B. zu subsumiren. Die entgegengesetzte Auffassung würde mit dem Wortlaut der Bestimmung, in welcher eine Unterscheidung sich nicht findet, und mit deren ratio in Widerspruch stehen. Dem Art. 427 Abs. 2 liegt nämlich der Gedanke zu Grunde, dass, wie es gegen die guten Sitten verstösst, die Haftung für die durch eigene bösliche Handlungsweise herbeigeführte Schädigung vertragsmässig auszuschliessen, das Gleiche auch für die Schädigung durch Handlungen solcher Personen gelten müsse, deren der Unternehmer sich als seiner regelmässigen und nothwendigen Organe zur Ausführung seiner Unternehmungen bedienen muss, deren Thätigkeit er aber auch direct und indirect leitet und überwacht, die also gleichsam eine Erweiterung seiner Persönlichkeit bilden, nicht ihm als besondere nur contractlich verpflichtete Personen gegenüber stehen.

Gerade diese Auffassung aber führt wieder dazu, dass als bösliche Handlungsweise der Leute der Eisenbahnverwaltung nach Art. 427 Abs. 2 des H.-G-B. nicht jede von einer Person, die im Gewerbsbetrieb der Eisenbahn angestellt ist, ausgehende bösliche Handlungsweise verstanden werden kann, gleichgültig, unter welchen Umständen dieselbe vorgenommen wird, sondern dass eine gewisse Beziehung zur Anstellung vorhanden sein muss. Eine gewisse Beziehung, d. h. es ist nicht etwa das Erforderniss aufzustellen, dass die bösliche Handlung bei Gelegenheit einer Thätigkeit, mit welcher der Angestellte besonders beauftragt, oder zu welcher er allgemein durch seine Anstellung berufen ist, vorgenommen sei. Es ist nicht anzunehmen, dass, wenn der Angestellte ausserhalb der Dienstzeit oder an einem Orte, an welchen er durch seinen Dienst nicht gerufen, welchen zu betreten ihm vielleicht sogar untersagt ist, frevelhaft handelt, die Handlung darum schon nicht unter die gesetzliche Bestimmung falle. Es genügt vielmehr, damit die Handlung unter das Gesetz falle, dass durch die Anstellung im Gewerbsbetrieb der Bahn und die in Folge davon eingetretenen Umstände der betreffenden Person thatsächlich Veranlassung zur Vornahme der Handlung gegeben haben oder dass die Handlung dadurch erleichtert, begünstigt worden ist. Nur wenn eine solche Beziehung gar nicht vorliegt, fällt die Handlung nicht unter die gesetzliche Bestimmung.

Man wird hiernach zu der Annahme, dass eine Beziehung zwischen der Anstellung und der frevelhaften Handlung vorhanden sei, wohl sonst immer gelangen, wenn keine dawider sprechenden Umstände vorliegen. Darum lässt sich aber doch noch keine eigentliche Präsumtion nach dieser Richtung aufstellen. Es ist Sache des erkennenden Richters, nach Prüfung aller Umstände sich darüber schlüssig zu machen, ob eine Beziehung der angegebenen Art anzunehmen sei. Die Erklärung darüber fällt in das Gebiet der thatsächlichen Feststellungen.

Im vorliegenden Fall hat der Appellationsrichter, wie sich insbesondere aus der Bezugnahme auf die Ausführungen der Klägerin in der Appellationsschrift ergiebt, die erforderliche Untersuchung vorgenommen und auf Grund derselben festgestellt, dass die den Verlust des Koffers bewirkende Thätigkeit als bösliche Handlungsweise der Leute der Eisenbahn erscheine. Nach Art. 427 Abs. 2 ist daher die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn auf den Normalsatz wirkungslos, es tritt vielmehr die gesetzliche Haftung ein.

Die gesetzliche Haftung ist aber nach Art. 396 Abs. 5 des H.-G.-B. auch nicht auf den gemeinen Handelswerth beschränkt, der volle Schade ist zu ersetzen. Zwar handelt es sich im vorliegenden Fall nicht um eine bösliche Handlungsweise des Frachtführers selbst, sondern um eine solche seiner Leute, und Art. 396 Abs. 5 des H.-G.-B. erwähnt der Leute nicht. Allein das Gesetz ist nicht so zu verstehen, dass die Berechnung des Schadens, wie sie im Art. 396 Abs. 1—4 aufgestellt ist, eintrete, wenn aus dem Frachtvertrag, nicht aber, wenn aus einem Delict geklagt werde. Auch in Abs. 5 handelt es sich nur um die Contractsklage und wird nur ausgesprochen, dass die Beschränkung der Haftung auf den gemeinen Werth nicht eintrete, wenn der Verlust durch bösliche Handlungsweise herbeigeführt sei. Da aber der Frachtführer nicht befugt ist, die Verhaftung aus dem Frachtvertrag dadurch abzulehnen, dass er geltend macht, die schädigende Handlung sei nicht von ihm selbst, sondern von einem seiner Leute ausgegangen, so kann er, wenn die schädigende Handlung unter der Voraussetzung, dass sie von ihm persönlich ausgegangen wäre, als bösliche Handlungsweise erscheinen würde, diese Qualification der Handlung nicht deshalb bestreiten, weil sie von einem seiner Leute ausgegangen ist. Ebenso wenig kann er geltend machen, die betreffende Handlung sei deswegen nicht eine bösliche, weil, wenn man lediglich die Person des Angestellten ins Auge fasst, es nach Lage der Sache an einer Voraussetzung jener Qualification fehlen würde.

Für die entwickelte Auffassung der gesetzlichen Bestimmung ist auch noch geltend zu machen, dass, wenn die Bestimmung auf die von der Person des Frachtführers ausgegangene bösliche Handlungsweise beschränkt wäre, dieselbe für die grösseren Frachtunternehmungen, besonders für die der Eisenbahnen, fast bedeutungslos sein würde. Auch kann nicht aber aus der ausdrücklichen Erwähnung der Leute in Art. 427 Abs. 2 ein argumentum a contrario entnommen werden. Im Gegentheil kann Art. 427 Abs. 2, welcher für die vertragsmässige Beschränkung der Haftung dasselbe bestimmt, was Art. 396 Abs. 5 für die gesetzliche ausspricht, gefolgert werden, dass der Ausschluss der Beschränkung unter den gleichen Voraussetzungen eintreten solle. Diese Gleichartigkeit ist auch bei der Berathung des Handelsgesetzbuchs ausdrücklich hervorgehoben worden. (Prot. der Nürnb. Conferenz S. 5024.)

4. Ganz in demselben Sinne wie Art. 396 Abs. 5 ist aber auch die Bestimmung über den Ausschluss der einjährigen Verjährung der Contractsklage wegen Verlustes des Gutes bei Veruntreuung des Frachtführers (Art. 408, Abs. 3, 386 Abs. 4 des H.-G.-B.) auszulegen. Es ist gleichgültig, ob die Handlung, durch welche das Gut verloren wird, vom Frachtführer selbst oder von einem seiner Leute ausgeht und im letztern Fall, ob diese Handlung in der Person des Handelnden als Veruntreuung erscheint. Die Handlung kommt nur als Handlung des Frachtführers in Betracht und wenn sie sich in seiner Person als Veruntreuung darstellt, so greift die einjährige Verjährung nicht Platz.

Nur das Gesetz, nicht das Betriebsreglement ist massgebend; denn wenn das Betriebsreglement in § 64 Abs. 5 eine einjährige Verjährung aller Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes ohne irgend welche Unterscheidung aufstellt, so ist diese Bestimmung, soweit sie dem Art. 386 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 408 Abs. 2 des H.-G.-B. zuwiderläuft, nach Art. 423 des H.-G.-B. wirkungslos.

Da sich hiernach die erhobenen Angriffe alle als unbegründet ergeben, so war die Nichtigkeitsbeschwerde unter Verurtheilung der Implorantin in die Kosten dieser Instanz zurückzuweisen.

Literatur.

Lehrbuch der rationellen Korbweidencultur von J. A. Krahe, Bürgermeister zu Prummern bei Aachen. Zugleich zweite, gänzlich umgearbeitete Auflage der „Korbweidencultur" desselben Verfassers. Aachen, 1883. Verlag von Rudolf Barth. Preis 2,40 *M.*

Der Verfasser bespricht in seinem Werk: Die Korbweidencultur und Korbflechterei in volkswirthschaftlicher Beziehung. Die Korbweidencultur und die Korbflechtindustrie in der Roer-Wurm-Niederung; den jetzigen Stand und die Zukunft der Korbweidencultur, namentlich in Deutschland und untersucht die Frage: Welche Bodenrente gewähren Korbweidenanlagen? Kosten einer rationellen Korbweidenanlage. Wo und wie verwerthet der Korbweidenzüchter seine Weide? In welchem Boden und in welchem Klima kommen die Korbweiden fort? Versuche in Korbweidenculturen. Welche Weidensorten soll man pflanzen? Derselbe bespricht sodann: Die Bearbeitung des Bodens für die Weidenanlagen; das Pflanzen der Weidenstecklinge. Das Reinigen

und Lockern der Anlagen. Ausbessern lückenhafter Anlagen. Düngung. Die Ernte der Weiden; das Abrinden der Weiden; die Bepflanzung der Eisenbahnböschungen mit Korbweiden, der Anbau der Purpurweide zur Salicin-Fabrikation; die Zierweiden; die Verwendung der Weidenrinde.

Schon in No. 56 Jahrg. 1878 unserer Zeitung hat der Verfasser des erwähnten Werkes durch einen Artikel unter der Aufschrift „Bepflanzung der Eisenbahnböschungen mit Korbweiden“ auf die Vortheile einer derartigen Bepflanzung hingewiesen.

Seitdem hat man an mehreren Eisenbahnen entlang Korbweiden mit Erfolg angelegt. Namentlich ist vollständig der Versuch gelungen, die Eisenbahnen vor Schneewehen dadurch zu schützen, dass man den Bahnkörpern entlang einen Schutzstreifen von Korbweiden anlegte. Offenbar kann dieses durch nichts so vollkommen, so rasch und so billig erzielt werden, als durch Korbweiden. Ein Korbweidenstreifen von etwa einem Meter Breite lässt keine Schneemassen durch. Und ein solcher Schutzstreifen ist innerhalb eines halben Jahres geschaffen.

Dagegen hat es sich, wie der Verfasser mittheilt, als unzweckmässig herausgestellt, die Ausschachtungen an den Eisenbahnen mit Weiden zu bepflanzen (sofern man nicht wenigstens die Rabattcultur darin anwendet), indem in dem unfruchtbaren Boden der Ausschachtungen und in den Wasserpfützen, die sich darin bilden, die Weiden nicht aufkommen. Wir empfehlen das Werkchen allen Eisenbahnverwaltungen.

Die Kohlen-Production und Consumtion in Europa.

Aus Veranlassung von Gerüchten über beabsichtigte Strikes der Arbeiter in verschiedenen Kohlengrubenbezirken Englands macht die „Railway News“ darauf aufmerksam, dass die Englische Kohlenindustrie gegenwärtig in Folge der Concurrenz anderer Länder, namentlich auch Deutschlands, nicht mehr jene hervorragende Stellung einnehme, wie in früheren Jahren. In der Zeit von 1850 bis 1860 habe die gesammte Kohlen-Production Englands durchschnittlich etwa 70 000 000 Tons betragen, während in derselben Zeit im gesammten übrigen Europa nur etwa 30 000 000 Tons producirt worden seien. Die Englische Kohlen-Production hat daher in jenem Zeitraum 74 pCt. der gesammten Europäischen Production betragen. Dieses Verhältniss hat sich für England ziemlich stetig verschlechtert, wie aus nachstehender Uebersicht hervorgeht.

Jahr	Es wurden Kohlen producirt in			Procentuales Verhältniss der Production					
	Grossbritannien	übrigen Länder Europas zusammen	im Ganzen in Europa	Grossbritannien	Frankreich	Deutschland	Belgien	Oesterreich	übrige Länder Europas
	Tons								
1866	101 630 500	50 984 000	152 614 500	66,6	7,5	14,1	8,3	2,7	0,6
1867	104 500 500	55 157 700	159 658 200	65,5	7,6	14,8	8,0	3,1	0,3
1868	103 141 200	58 656 400	161 797 600	63,8	8,2	16,0	7,7	3,4	0,9
1869	107 427 500	60 923 500	168 351 000	63,8	7,8	15,9	7,7	3,9	0,9
1870	110 431 900	55 100 900	165 532 800	66,7	5,3	16,0	7,6	4,3	1,3
1871	117 352 000	67 083 400	184 635 400	63,6	7,2	15,9	7,4	4,7	1,1
1872	123 497 300	75 628 100	199 125 400	62,1	6,2	16,7	7,6	4,5	1,6
1873	127 016 700	82 650 300	209 667 000	60,6	9,1	17,3	7,5	4,9	1,2
1874	125 067 900	81 127 600	206 195 500	60,8	8,2	17,4	7,1	5,4	1,2
1875	131 867 100	83 396 700	215 263 800	61,3	7,9	17,4	7,0	5,3	1,3
1876	133 344 800	84 452 800	217 797 600	61,6	7,8	17,7	7,0	5,4	1,3
1877	134 610 700	85 342 200	219 952 900	61,1	8,1	17,0	7,0	5,7	1,3
1878	132 654 900	86 609 000	219 263 900	60,5	7,7	18,1	6,9	5,6	1,4
1879	134 008 000	90 867 600	224 875 600	59,5	7,7	18,8	6,9	6,9	1,3
1880	146 818 000	100 581 400	247 399 400	59,2	7,9	19,0	6,8	5,7	1,3

Wie aus dieser Uebersicht hervorgeht, ist die procentuale Betheiligung Englands an der Kohlen-Production Europas in der Zeit von 1866 bis 1880 von 66,6 auf 59,2 herabgegangen, während die Betheiligung Deutschlands von 14,1 auf 19,0 gestiegen ist.

Miscellen.

Grundriss des Bahnwärterhauses. Im „Centralblatt der Bauverwaltung“ 1882 wird, auf zahlreiche neuere Ausführungen gestützt, das Raumbedürfniss für ein Bahnwärterwohnhaus wie folgt normirt: Wohnstube 17 qm; Schlafstube 10 qm; Kammer 7 qm; Küche 8 qm.

Bei 7 bearbeiteten Grundrisstypen schwankt die Grundfläche zwischen 36,26 und 52,53 qm.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Oberschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Am 15. Januar k. J. wird der für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn im Nachtrage IV zum Verband - Güter - Tarif der Märkisch - Posener und Posen - Creuzburger Eisenbahn vom 1. November 1877 enthaltene Ausnahme-Tarif von Station Posen der Posen-Creuzburger Eisenbahn nach Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn, gültig vom 15. April 1881, aufgehoben. Vom gedachten Zeitpunkte ab kommen für die bezeichneten Transporte lediglich die directen, theilweise höheren Tarifsätze der für den Oberschlesischen Steinkohlen- etc. Verkehr von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn bestehenden Ausnahme-Tarife zur Anwendung. Berlin, den 28. November 1882. Königliche Eisenbahn - Direction. (2208)

Saal-Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 16. November d. J. ab ist Nachtrag 12 zu unserem Local-Güter-Tarif erschienen, welcher die Provision für Nachnahme jeder Art auf ein Procent der Nachnahmebeträge herabsetzt. Jena, den 27. November 1882. Die Direction. (2209)

Die Station Travemünde der Lübeck-Büchener Eisenbahn wird mit dem 1. December d. J. in den im **Rheinisch-Niederdeutschen Verbande** bestehenden Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und (linksrheinisch) sowie der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn vom 1. Juli 1882 aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren. Köln, den 29. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.) (2210)

Schlesischer Steinkohlen-Verkehr. Die Ausnahme-Tarife für den Transport Niederschlesischer und Oberschlesischer Steinkohlen in Mengen von mindestens 50 000 kg nach Stettin transito seewärts etc. vom 1. September cr. bezw. 15. Juli cr. finden fortan widerruflich unter den gleichen Bedingungen auch auf den Transport von Kokes nach Stettin transito seewärts Anwendung. Berlin, den 28. November 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (2211)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Vom 5. December l. J. an findet der Schweizerische Ausnahmetarif No. 5 vom 1. November 1882 für die Beförderung von unverpacktem Käse in Ladungen von mindestens 2 500 kg per Wagen zwischen Waldshut und den Stationen der Ostschweizerischen Bahnen Anwendung. Karlsruhe, den 28. November 1882. Generaldirection. (2212)

Am 1. December 1882 treten zu den Güter-Tarifen für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg (einschliesslich der Marienburg - Mlawkaer Bahn) einer- und den Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Hannover vom 1. Juni 1882 und Magdeburg vom 1. Mai 1882, der Grossherzoglich Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen vom 1. Juni 1882 andererseits, sowie zu dem Tarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn einer- und den Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirks Berlin (excl. der Märkisch-Posener und Cottbus-Grossenhainer Bahn), Bromberg (einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn), sowie der Oberschlesischen Bahn vom 1. August 1882 andererseits je der zweite Nachtrag in Kraft. Dieselben enthalten Entfernungen und Tarifsätze für die neu eröffneten Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg (Bestendorf, Gottersfeld, Gruenhagen, Kornatowo, Maldeuten, Mohrungen, Pr. Holland); neue Entfernungen und Tarifsätze für Griefstedt und für Grizehne bei Calbe a./Saale, durch welche die im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande für letztgenannte Station, früher Calbe a./Saale, bestehenden Entfernungen und Tarifsätze — soweit Erhöhungen vorkommen, treten dieselben erst mit dem 16. Januar 1883 in Kraft — aufgehoben werden, geringere Entfernungen und Tarifsätze für Eggersdorf, Eichendorf, Gnadau, Schönebeck und Wulfen, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg; anderweite Sätze für Culmsee, Mocker und Ostaszewo, Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Bromberg, im Verkehre mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover; neue Entfernungen und Tarifsätze für Grube Vaterland, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, und für Groschowitz, Station der Oberschlesischen Eisenbahn, im Verkehre mit Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn und bereits publicirte Tarifänderungen zwischen Stationen der letztgenannten Bahn und des Directionsbezirks Berlin; Berichtigungen zu den

Haupttarifen bezw. deren ersten Nachtrag. Die erwähnten Nachträge sind durch unsere Billet-Expeditionen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 30. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (2213)

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Verkehr. Mit dem 31. December 1882 scheidet die Route über Grossenhain im Verkehr mit den Stationen Cottbus, Drebkau, Lauchhammer, Lieberose, Müllrose, Peitz, Petershain, Ruhland, Senftenberg und Weichensdorf aus; der Verkehr wird künftig in beiden Richtungen über Eilenburg geleitet.

Im Verkehr nach den Stationen Cottbus, Peitz, Ruhland und Senftenberg, sowie nach Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz bleibt jedoch die Beförderung via Grossenhain bei bezüglicher Frachtbriefvorschrift noch bis zum 15. Januar cr. zugelassen. Erfurt, den 29. November 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (2214)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischer Verband-Güter-Verkehr. Der Einführungstermin des in No. 89 vom 17. November d. J. mit Gültigkeit vom 1. December l. J. publicirten Tarifnachtrages III wird auf den 15. December l. J. verlegt. Wien, 30. November 1882. Die Verbandverwaltungen. (2215)

Die nach dem **Ausnahme-Tarife** vom 1. März 1880 für den Verkehr zwischen den Elb- und Weserhafenstationen einerseits und Stationen der Rheinisch-Westfälischen Bahnen andererseits nebst Nachträgen für die Station Bremen bestehenden Ausnahmefrachtsätze für **Petroleum, Petroleum-Aether** und **Naphtha** gelten vom 10. December d. J. ab in gleicher Weise auch für den Verkehr mit der Station Hemelingen. Köln, den 30. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2216)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. An Stelle des Tarifs vom 1. Februar l. J. für den directen Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und den Stationen der Aargauischen Südbahn tritt am 1. Januar 1883 ein neuer nach dem Reformsystem erstellter Tarif in Kraft, welcher Erhöhungen und Ermässigungen der seitherigen Sätze enthält.

Ueber die neuen Tarifsätze giebt unser Tarifbureau nähere Auskunft. Karlsruhe, den 30. November 1882. General-Direction. (2217)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. December cr. kommt zu unserem Local-Güter-Tarife vom 1. Januar 1881 der Nachtrag 13 zur Einführung. Derselbe enthält Ermässigung der Nachnahme-Provision, Aenderungen resp. Ergänzungen des Tarifkilometerzeigers, sowie Ermässigung des Ausnahmesatzes für Braunkohlen etc. Hanau-Höchst.

Näheres ist bei unseren Expeditionen zu erfahren, woselbst auch Exemplare qu. Nachtrages käuflich zu haben sind. Frankfurt a/M., den 29. November 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (2218)

Im Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehre tritt am 15. d Mts. für Güter des Ausnahmetarifs 12 (Caolin etc.) zwischen Pilsen (K. F. J. B.) und Lauter ein Frachtsatz von 0,76 *M.* pro 100 kg in Kraft. Dresden, am 1. December 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (2219)

Deutsch-Oesterr. Eisenbahnverband. Mit 10. December l. J. tritt Nachtrag X zum Theil II und III des Deutsch-Oesterr. Verbandtarifes vom 1/1. 1880 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält hauptsächlich directe Frachtsätze für Rohzuckertransporte zum Export von den Stationen der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft Cerekovic-Hruschau, Choltic, Hohenmauth, Libochovic, Sadska und Welwarn nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen und namentlich bei der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzig. 8 erhältlich. (2220 RM)

Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Zu dem Tarife Theil II Heft 3 vom 5. Juli 1882 für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband ist ein Nachtrag II erschienen, welcher geänderte Frachtsätze für Classengüter und für den Ausnahmetarif 12 (Mehl und Mahlproducte) zwischen den Wiener Bahnhöfen einerseits und den Stationen der Alföldbahn andererseits, sowie directe Frachtsätze mit Stationen der demnächst zur Eröffnung gelangenden Theilstrecke Budapest-Szabadka der Budapest-Semlinerbahn, Einbeziehung der Station Wien (Elisabethbahn) transit und Wien, Lagerhaus in den Ausnahmetarif 12 für Mehl und Mahlproducte und Aufnahme der Station Forró-Encs in den Ausnahmetarif 11 für Weintransporte und Berichtigungen enthält.

Exemplare erliegen bei sämmtlichen betheiligten Verwaltungen und sind auch bei der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzig. 8, zu beziehen. (2221 RM)

Am 1. December d. Js. treten für Sendungen von Steinkohlen etc. von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen, sowie von der Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn nach der Station Hoya der Hoyaer Eisenbahn directe Frachtsätze und zwar in Höhe der für die Station Eistrup des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover bestehenden bezüglichen Frachtsätze zuzüglich von 0,07 *M.* pro 100 kg in Kraft. Köln, den 30. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2222)

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1883 ab wird im **Rheinischen Nachbarverkehr** die Tarifentfernung Lüdenscheid-Carden auf 248 km berichtigt. Köln, den 1. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2223)

Am 1. k. Mts. tritt zum Ausnahmetarife vom 1. October 1881 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes, Steinkohlen- und Kokesasche, sowie Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Hannover der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Ergänzungen bezw. Abänderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, neue Frachtsätze für den Verkehr nach der Station Hoya der Hoyaer Eisenbahn, ermässigte Frachtsätze von den an die Stationen Ueckendorf-Wattenscheid bezw. Wanne K. r. und Bochum-Riemke B. M. angeschlossenen Zechen Hannover I und II sowie für die Stationen Linden (Fischerhof und Küchengarten) des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover und Berichtigungen. Verkaufspreis 0,10 *M.* Köln, den 30. November 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2224)

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Mit dem 15. December l. J. gelangt ein Nachtrag II zum Galiz. Gemeinschaftsverkehre vom 1. Mai 1881 zur Einführung.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für den Transport von Getreide etc. und Kohlen.

Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Wien, am 1. December 1882. Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwig Bahn, zugleich Namens der betheiligten Bahnen. (2225)

Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit dem 1./13. December l. J. tritt ein Nachtrag V zum Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarife in Kraft, welcher Abänderungen der Güterclassificationen im Russischen und Oesterr.-Ungarischen Theiltarife, Aenderungen und Berichtigungen der Frachtsätze etc. enthält.

Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Wien, 30. November 1882. Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwig Bahn, zugleich Namens der betheiligten Bahnen. (2226)

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 18. November d. J. theilen wir mit, dass die Eröffnung der Linie Giubiasco-Cadenazzo-Pino-Novara auf den 4. December d. J. festgesetzt ist.

Die in unseren früheren bezüglichen Bekanntmachungen angekündigten Tarife und Tarifnachträge des Deutsch-Italienischen Güterverkehrs via Gotthard-Pino und Gotthard-Chiasso treten an genanntem Tage nunmehr in Kraft.

Insofern in dem Nachtrage I zu Theil III und zum Lebensmittel-Ausnahmetarife Erhöhungen gegen die bisherigen Tarifsätze via Chiasso eintreten, haben die letzteren noch 6 Wochen nach Erlass dieser Bekanntmachung Gültigkeit. Strassburg, den 30. November 1882. Die geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Italienischen Verbandes via Gotthard: Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (2227)

Für den Transport von rohen Bruch- und Bausteinen, sowie von Pflastersteinen in geschlossenen Sendungen von mindestens 5 Ladungen à 10 000 kg im Verkehr zwischen den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn einerseits und den Stationen Emden, Leer und Papenburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits kommen vom 10. d. M. ab ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen, sowie in unserem Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 1. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.), zugleich Namens der General-Direction der Niederländischen Staatsbahn. (2228)

Mit Giltigkeit vom 10. December d. J. ab gelangen im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre directe Frachtsätze zwischen Kötzschenbroda und Kulmbach zur Einführung. Auskunft über die Höhe derselben ertheilt unser Verkehrsbureau. Dresden, am 30. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2229)

Die mit Giltigkeit bis zum 31. December d. J. eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Roheisen von Magdeburg und Schönebeck nach Pilsen und Pilsenec an der Kaiser Franz-Josefbahn bleiben bis zum 31. October 1883 in Geltung. Magdeburg, den 2. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (2230)

In den Tarif für **Glassand-Transporte** von den diesseitigen Stationen Hohenbocka und Wiednitz nach Stationen der

Oesterreichischen Bahnen, gültig vom 15. Mai 1878, ist die Station Tremosna der Pilsen-Priesener Eisenbahn mit den für Station Pilsen gültigen Frachtsätzen einbezogen worden. Berlin, den 30. November 1882. Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (2231 J)

Posen - Creuzburger Eisenbahn. Am 25. November sind neue Transitsätze nach Kempen B. W. E. für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Gondek, Schroda, Sulencin und Falkstätt einerseits und Breslau Oderthor, Stadtbahnhof und Mochbern andererseits zur Einführung gelangt, welche bei unserer Ober-Güter-Verwaltung zu erfragen sind. Posen, den 2. December 1882. Die Direction. (2232)

Für den Güterverkehr zwischen der Station **Schopfheim** der Badischen Staatsbahn einerseits und der Station **Herlasgrün** der Sächsischen Staatsbahn andererseits kommen im **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande** von jetzt ab directe Frachtsätze zur Anwendung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Dresden, den 30. November 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (2233)

Hessische Ludwigs-Bahn. Am 1. December ist der 7. Nachtrag zum Gütertarif vom 1. October 1881 erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Hainstadt, Klein - Auheim und Seligenstadt am Main und ist für 5 ₰ von unserem Tarifbüreau käuflich zu erhalten. Mainz, den 3. December 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (2234)

Mit dem 15. December 1882 neuen Styls tritt zum Tarif für directe Gütersendungen zwischen Stationen der Moskau - Brester, Riaschsk - Wjäsma, Riaschsk - Morschansk, Morschansk-Sysraner, Orenburger, Riäsan-Koslow, Tambow - Koslow und Tambow-Saratower Eisenbahn einerseits und Deutschen Stationen andererseits vom 20. October 1882 neuen Styls der I. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Waarenverzeichnisse für den Verkehr zwischen der Moskau-Brester, Riaschsk-Wjäsma, Riaschsk-Morschansk, Morschansk - Sysraner, Tambow-Koslow, Riäsan-Koslow und Tambow-Saratower Eisenbahn einerseits und Deutschen Stationen andererseits,

2. ermässigte bezw. erhöhte Rubel-Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Riaschsk - Morschansk, Orenburger, Tambow - Koslow, Riäsan - Koslow und Tambow - Saratower Eisenbahn einerseits und Deutschen Stationen andererseits,

3. Druckfehler-Berichtigungen.

Soweit durch die Tarifberichtigungen Erhöhungen hervorgerufen werden, treten dieselben erst mit dem 15. Januar 1882 neuen Styls in Kraft.

Exemplare des ersten Nachtrages sind bei den Billet-Expeditionen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 26. November 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2235 J)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Am 1. December d. Js. tritt der Nachtrag XV zum Stettin-Berlin-Thüringischen Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält: Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, Umexpeditionssätze auf Leipzig Th. E. für Sprit- und Spiritussendungen nach Genf loco und transito, Morges, Nyon und Verrières transito, sowie Frachtsätze für die Stationen Dietzhausen, Rohr und Sohl des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg. Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück von den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Berlin, 28. November 1882. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (2236 J)

2. Verkehrs-Störungen.

Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt vom 29. v. Mts. musste wegen Dammrutschung zwischen den Stationen Weida und Niederpöllnitz auf der Gera-Eichichter Linie der Güterverkehr vom 24. bis 28. v. Mts. daselbst eingestellt werden.

In Folge von Hochwasser ist der Betrieb auf der Bahnstrecke Wesel-Menzelen seit dem 30. November cr. unterbrochen, wovon wir mit Bezug auf § 14 al. 3 des Wagen-Regulativs hierdurch Mittheilung machen.

Die Beseitigung dieser Verkehrsstörung wird demnächst an dieser Stelle bekannt gemacht werden. Köln, den 30. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Die **K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn** giebt unter Berufung auf § 14 al. 3 und 4 des Vereins - Wagen - Regulativs sämmtlichen Vereins - Verwaltungen bekannt, dass in Folge einer Berglehnenrutschung der Lastzugsverkehr in der Strecke Tyssa-Königswald-Eulau seit 30. v. M. unterbrochen ist. Die Dauer der Verkehrsstörung kann noch nicht bestimmt werden. Teplitz, am 2. December 1882. Die Direction.

Ungarische Nordostbahn. Im Sinne des Vereins-Wagen-Regulativs § 14 theilen wir mit, dass der Verkehr auf unserer Linie M.-Sziget-Técsö in Folge plötzlich eingetretenen Hochwassers, welches den Bahnkörper in zwei Orten durchgerissen hat, am 28. v. M. gänzlich eingestellt werden musste.

Die Verkehrs-Unterbrechung dürfte 10 Tage andauern. Budapest, am 1. December 1882. Die Direction.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Grossh. Badische Staats - Eisenbahnen. Der in Folge von Hochwasser am Neckarhafen und im Fruchtbahnhof der Station Mannheim unterbrochen gewesene Güterverkehr ist am 1. resp. 2. December wieder aufgenommen worden. Karlsruhe, den 2. December 1882. Generaldirection.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Die Behebung des Verkehrshindernisses zwischen den Stationen Eszék-Dárda (Draubrückeneinsturz) wird in der zweiten Hälfte des December l. J. erfolgen. Der Betriebs-Director

4. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. December cr. tritt zum Tarif für den Local - Personen - Verkehr der Nachtrag III in Kraft, welcher ausser bereits im Instructionswege eingeführten reglementarischen Bestimmungen und Fahrpreisen neue Retour - Billetpreise I. Classe enthält.

Näheres bei unseren Billetexpeditionen. Berlin, den 28. November 1882. Königliche Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn. (483 J.)

5. Submissionen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Oberbau-Materialien zur Erneuerung des Oberbaues der Pfälzischen Bahnen soll im Wege der Submission vergeben werden, und zwar:

a) 2 000 000 kg Schienen, 123 mm hoch, von Flussstahl,
b) 15 000 Paar Seitenlaschen von Eisen,
c) 30 000 Stück Laschenbolzen,
d) 300 000 Stück Schienennägel,
e) 120 000 Stück Unterlagsplatten von Eisen,
(b–e: zu Schienen von 123 mm Höhe.)

Lieferzeit vom März bis September 1883.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen, werden auch auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.

Die Offerten, welche pro Tonne = 1000 kg und in Reichsmark gemacht werden wollen, beliebe man an uns portofrei und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug" längstens bis 15. December d. Js. einzureichen. Ludwigshafen a/Rh., 1. December 1882. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (482)

6. Submissionsresultate.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Submission auf kieferne Mittelschwellen. Berlin, den 30. November 1882.

Stück	Offerte à Stück ℳ	Submittent Name und Domicil	Lieferort	Lieferzeit
5 000	2,55	Schneider in Guben	franco Bahnhof Berlin	1. April bis 31. Juli 1883.
40 000	2,24	Mirus in Bromberg	franco Ufer Schifffahrtscanal in Berlin	bis 15. August 1883.
40 000	2,27	Schlesinger & Sohn in Gleiwitz	franco Ufer Schifffahrtscanal in Berlin	Hälfte bis 1. April 1883, 2. Hälfte bis 1. Juli 1883.
20 000	2,36	do.	franco Lichterfelde	bis 1. April 1883.
20 000	2,19	do.	franco Ufer Schifffahrtscanal in Berlin	1. April bis 1. Juli 1883.
bis 125 000	1,59	David Schultze in Berlin	franco Waggon Bahnhof Schulitz	von jetzt ab bis Ende Juni 1883.
bis 150 000	2,05	Julius Rütgers in Berlin	franco Bahnhof Lichterfelde	bis Ende Juni 1883.

Unter der Bedingung, dass die Schwellen von Schulitz bis Berlin mit 30 pCt. Ermässigung der tarifmässigen Fracht befördert werden.

80 000	2,23	Druschki & Sohn in Görlitz	franco Waggon Bahnhof Berlin resp. Hafenplatz	Hälfte bis 1. Juni 2. Hälfte bis 31. August 1883.
	oder			
	1,76	do.	franco Waggon Schulitz	
7 500	5,00	E. Mauermann in Rohlitz	franco Anhalter Bahnhof Leipzig	im April, Mai u. Juni 1883.
	oder			
	5,40	do.	franco Lichterfelde	
7 000	2,09	Wilh. Landsberg in Breslau	franco Waggon Bahnhof Berlin	bis 31. Mai 1883.
	oder			
	1,64	do.	franco Waggon Schulitz	sofort.
35 000	2,09	Ostpreuss. Holz-Commandit-Gesellschaft Albrecht & Lewandowski in Königsberg	franco Waggon am Ufer des Schifff.-Canals Berlin	April bis 1. Juli 1883.
45 000	2,20	do.	do.	bis 15. November 1883.
80 000	2,19	Oscar Geisler in Görlitz	do.	
			10 000 Stück	bis 15. Mai 1883.
			30 000 „	„ 15. Juli „
			40 000 „	„ 15. Sept. „
2 000	2,89	Gräflich Castell'sche Sägemühlen-Verwaltung in Schurbach (Bayern)	franco Leipzig	1. April bis 1. Juli 1883.
2 000	2,95			
2 000	3,00			
2 000	3,10			
5 000	3,15			
5 000	3,20			
5 000	3,25			
5 000	3,30			
20 000	1,75	H. Peters in Unterstedt	franco Schulitz-Weichselgeleise	
10 000	1,69	F. Pohl in Trachenberg	franco Waggon Station Schulitz	sofort.
20 000	1,75	do.	do.	do.
40 000	1,56	Gebr. Wollmann in Berlin	franco Waggon Weichselstrang Schulitz	innerhalb 6 Wochen nach Zuschlag.
	oder			
	1,58	do.	franco Waggon Bahnhof Schulitz	do.
	oder			
	2,02	do.	franco Waggon Schifffahrtscanal Berlin	1. April bis 1. Juli 1883.
20 000	1,63	do.	franco Weichselstrang Schulitz	innerhalb 8 Wochen nach Zuschlag.
	oder			
	1,65	do.	franco Waggon Bahnhof Schulitz	do.
	oder			
	2,09	do.	franco Waggon Schifffahrtscanal Berlin	1. April bis 1. Juli 1883.
20 000	1,98	do.	do.	1. April bis 1. Juli 1883.
Nach Schluss der Offertenannahme — während des Termins — abgegebene Offerte per Depesche:				
80 000	2,09	Dehaas Söhne in Wesel	theils frco. Waggon Anhalter Bahnhof Berlin; theils Canalufer daselbst	

Fortsetzung der Submissionen.

Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Submission auf Anfertigung von Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien. Die Herstellung und Uebergabe von:

a) 1 400 000 kg Eisenbahnschienen aus Flussstahl,
b) 100 700 „ Unterlagsplatten,
c) 100 000 „ Hakennägel,
d) 124 000 „ Winkellaschen,
e) 24 300 „ Laschenschraubenbolzen,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können im Büreau des Unterzeichneten eingesehen, eventl. auch von dort gegen Zahlung von 1 ℳ (für Schienen) und 2 ℳ (für Schienenbefestigungs-Materialien) bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum

Montag, den 18. December cr., und zwar:
ad a) Schienen bis Vormittag 11 Uhr,
ad b) bis e) bis Vormittag 12 Uhr,

im Büreau des Unterzeichneten, Berlin, Bahnhofsstrasse 2a, abzugeben, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Berlin, den 28. November 1882. Der Ober-Ingenieur. gez. Wiedenfeld, Baurath. (481 J)

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von

a) 803 t Stahlschienen,
b) 715 t Querschwellen aus Schweisseisen,
c) 107 t Kleineisenzeug (Winkellaschen, Laschen- und Hakenschrauben, Krämpplatten und Unterlagscheiben)

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen sind bei unserer Central-Materialien-Controle einzusehen oder von derselben gegen Einsendung von je 1 ℳ 50 ₰ für die sub a) und b) bezeichneten Materialien und von 2 ℳ für die sub c) bezeichneten Materialien zu beziehen.

Bezügliche Offerten sind bis zu dem auf

den 20. d. Mts., Vormittags 11½ Uhr,

anberaumten Submissions-Termine an unsere Central-Materialien-Controle hier einzureichen. Erfurt, den 1. December 1882. Königliche Eisenbahndirection. (484)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 96.

1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. December 1882.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro November 1882" bei.

Dieser Nummer liegt No. 23 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien.

Aus den Statuten: Zweck und Einrichtung der Schulen.

Die Gesammtheit der bei den Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen dermalen in Verwendung stehenden Beamten umfasst Personen der verschiedensten Bildungsgrade. Neben einem kleinen Kreise von Beamten, welche die juridisch-politischen Studien absolvirt und einem weiteren Kreise von Beamten, welche ihre Studien an einer technischen Hochschule abgeschlossen haben, besteht der überwiegend grösste Theil des Personales der Oesterreichischen Eisenbahnen aus Beamten, deren Vorbildung mit einer absolvirten Mittelschule abschloss, oder die nicht einmal diesen Grad von Schulbildung erlangt haben. Neben solchen Beamten, welche eine höhere wissenschaftliche und fachliche Ausbildung genossen haben, sehen wir demgemäss im Eisenbahndienste zahlreiche andere Elemente vertreten, welche bei ihrem Dienstantritte weder specielle Fachkenntnisse noch einen solchen Grad allgemeiner, humanistischer Vorbildung mitbrachten, welcher für die rationelle und erspriessliche Ausführung aller nicht rein mechanischen Arbeiten höchst wünschenswerth ist und die demnach den practischen Dienst auch nur empirisch zu erlernen vermögen. Bei dem Mangel einer nur bei Unterweisung auf wissenschaftlicher Grundlage möglichen, höheren Auffassung der im Eisenbahndienste anzustrebenden Ziele, konnten bisher solche Beamte Zeit ihres Lebens nur zu untergeordneter Dienstleistung verwendet werden und erschienen demzufolge festgebannt in dem grossen Kreise der gering besoldeten Beamten, der nur unter harten Entbehrungen, ohne geistige Anregung, mehr maschinenartig, seinen Dienst versieht, eine kümmerliche Existenz fristend. Andererseits musste auch der Werth eines solchen Beamten für die vorgesetzte Eisenbahnverwaltung bei seiner auf ein enges Feld eingeschränkten Leistungsfähigkeit nur ein geringer sein, und mancher Beamte, welcher die Fähigkeit besitzen würde, vorzügliche Dienste zu leisten, kann bei dem Mangel entsprechender Vorbildung im dienstlichen Interesse nicht so verwendet werden, wie es sonst seine Fähigkeiten ermöglicht hätten.

Diesen Erwägungen verdankt die Idee der Errichtung einer Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in erster Linie ihre Entstehung*). Hand in Hand damit ging jedoch die Erkenntniss, dass bei der vielgliedrigen Verzweigung des Eisenbahndienstes, welcher in seinem gesammten Umfange eine gewaltige Summe von Fachkenntnissen beansprucht, auch derjenige Beamte, welcher seine Schulbildung an einer der Hochschulen, sei es humanistischer, sei es technischer, sei es commercieller Natur, abgeschlossen hat, bei der Versehung des ihm vermöge seiner Vorbildung zugewiesenen Dienstes häufig Lücken in seinem Wissen entdecken wird, insoferne es sich um specielle Verhältnisse des Eisenbahnwesens und um das Hinübergreifen des dem einzelnen obliegenden Dienstzweiges in einen anderen, eine verschiedene Richtung der Vorbildung bedingenden Dienstzweig handelt.

Auch in dieser Richtung kann demnach ein bereits tüchtiger, allgemeine und Fachbildung besitzender Beamte durch systematische, nicht erst langsam und schrittweise, selbst gewonnene Erfahrung erfordernde Unterweisung in speciellen, das Eisenbahnwesen unmittelbar berührenden Disciplinen, für die Versehung seines Dienstes tüchtiger gemacht werden, und hierdurch sowohl die Eignung zur Versehung höherer, verschiedene Dienstzweige umfassender Posten erringen, als auch der vorgesetzten Verwaltung erspriesslichere Dienste leisten.

Das charakteristische Merkmal fachlichen, auf eine Fortbildung in dem bereits gewählten Berufe abzielenden Unterrichte. Dieselbe unterscheidet sich hierdurch wesentlich von allen bisher, sei es in der Wiener Handelsacademie und Handels-Hochschule, sei es an Privat-Lehranstalten bestandenen Eisenbahncursen, welche ihr Augenmerk in erster Linie auf eine Vorbildung zum Eintritte in den Eisen-

*) Wir geben hier einen kurzen historischen Rückblick auf die Entwicklung der Idee nach einem Vortrag des Kaiserl. Raths Dr. Liharzik, welchen derselbe im Eisenbahnclub am 28. v. M. hielt:

Bereits im Jahre 1871 wurde an der Wiener Handelsacademie unter Mitwirkung der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen eine Eisenbahnschule in's Leben gerufen, welche vorwiegend den Zweck verfolgte, Candidaten des Eisenbahnwesens heranzubilden. Die Schule ging im Jahre 1877 in Folge der seit 1876 veränderten Verhältnisse wieder ein. Es ist das Verdienst des Wiener Eisenbahnclubs, durch Veranlassung von Vorträgen des verdienten Professors der Nationalöconomie Dr. L. v. Stein und des Regierungsraths Kohn (die genannten Herren betonten beide, dass es sich dermalen nicht so sehr um die Creirung einer Vorbildungs-, als vielmehr einer Fortbildungsschule handle) die Idee wieder angeregt und durchgeführt zu haben. Der Club wählte dann ein Comité, an dessen Spitze Sectionschef v. Czedik stand, welches den Auftrag erhielt, mit einem ihm zur Seite stehenden Subcomité die Frage eingehend zu studiren. Das von demselben aufgestellte Programm und der Lehrplan der Schule wurde der Begutachtung einer Enquête von Fachmännern unterzogen und die Vorlage dann den berufenen Factoren: dem K. K. Handelsministerium und den Eisenbahnverwaltungen unterbreitet, welche die nöthige materielle Unterstützung zusprachen. Unterm 14. September cr. beschloss das Comité einstimmig, auf die Errichtung der Schule einzugehen unter Participirung der Bahnverwaltungen an den Kosten der Schule. Für die Leitung und Ueberwachung derselben wurde ein Ueberwachungsausschuss niedergesetzt.

bahndienst, nicht aber auf eine Ausbildung der bereits im activen Dienste stehenden Eisenbahnbeamten gerichtet haben.

Aufgabe der Schule ist nach dem Gesagten, im activen Dienste stehende Eisenbahnbeamte durch Vermehrung ihrer Kenntnisse in solchen Disciplinen, welche mit der Versehung ihres Dienstes im innigen Zusammenhange stehen, hierzu geeigneter, d. h. für den Eisenbahndienst tüchtiger zu machen.

Die Schule ist demgemäss unter vorwiegender Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse des practischen Eisenbahndienstes und derart eingerichtet, dass die Hörer an derselben ausschliesslich dem Stande der activen Eisenbahnbeamten entnommen werden, welche die Schule besuchen sollen, ohne hierdurch an der Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten gehindert zu sein.

Bei der Auswahl der an der Schule zu tractirenden Vortragsgegenstände ist auf die mannigfaltigen Verschiedenheiten, welche zwischen dem Bildungsgrade der im Eisenbahndienste stehenden obwalten, Bedacht genommen. An der Fortbildungsschule werden demnach sowohl solche Disciplinen gelehrt, welche auch den mit vollendeter Schulbildung in den Dienst eintretenden Beamten für die Versehung des Dienstes von Nutzen sind, als auch solche Disciplinen, welche geeignet sind, Mängel der Vorbildung zu beheben.

Um die Aufgabe nach der ersteren Richtung näher zu beleuchten, genügt es darauf hinzuweisen, dass z. B. jener Beamte, welcher nach vollendeten juridisch-politischen Studien in den Dienst eintritt, häufig in die Lage kommen wird, technische Begriffe zu behandeln, über welche er sich keine genügende Rechenschaft geben kann; ebenso wird demselben die für den Eisenbahndienst, sowie für jede sonstige industrielle Thätigkeit absolut nöthige Kenntniss der Vorgänge in der Buchhaltung mangeln; andererseits wird der technisch gebildete Beamte bei der Versehung des Dienstes gar häufig Lücken in seiner Ausbildung hinsichtlich juridischer und volkswirthschaftlicher Fragen empfinden, welche bei dem unmittelbaren Ineinandergreifen aller Zweige des Eisenbahndienstes oft störend wirken.

Als oberster Grundsatz für die Aufstellung des Lehrplanes der Fortbildungsschule gilt es demgemäss, dass jeder daselbst gelehrte Gegenstand Nutzen für die Versehung des Eisenbahndienstes mit sich bringen soll. Da bei dem bereits besprochenen, verschiedenen Grade der Vorbildung der Eisenbahnbeamten mancher Beamte bereits in der Lage war, die in der Fortbildungsschule zu erlangenden Kenntnisse schon früher zu erwerben, so ist es jedem gestattet, einen oder den anderen Vortragsgegenstand, der ihm überflüssig erscheint, nicht zu besuchen.

Einrichtung der Schule.

Eintheilung der Schule in zwei Curse. Mit Rücksicht auf die bei dem gleichzeitigen Besuche der Schule mit der Versehung des Dienstes zur Verfügung stehende beschränkte Zeit, sowie darauf, dass verschiedene der vorzutragenden Disciplinen, wenn sie mit Erfolg gelehrt werden sollen, von der Voraussetzung bereits früher erlangter Kenntnisse ausgehen müssen, zerfällt die Schule in zwei Curse, den erstjährigen (niederen) und den zweitjährigen (höheren) Curs.

Lehrzeit. Für die Vorträge steht lediglich die dienstfreie Zeit der activen Eisenbahn-Beamten in den Nachmittagsstunden zur Verfügung und darf keine allzugrosse Häufung der Vortragsstunden stattfinden, um eine allzugrosse Ueberbürdung der Hörer zu verhindern.

Die Vortragsstunden beschränken sich demnach in jedem der beiden Curse auf wöchentlich acht, welche auf die Zeit von 5 bis 7 Uhr Nachmittags derart vertheilt sind, dass ausser den Sonntagen noch zwei Tage in der Woche gänzlich frei bleiben.

Mit Rücksicht auf die in die Sommermonate fallenden, zur Erholung der Beamten erforderlichen Urlaube, soll jeder der beiden Curse blos die achtmonatliche Periode von Anfang October bis Ende Mai umfassen.

Ordentliche und ausserordentliche Hörer. Von den wöchentlich abzuhaltenden 8 Vortragsstunden sind für ordentliche Hörer 6 obligat, während es Jedem freigestellt wird 2 Vortragsstunden, respective einen oder zwei dieselben ausfüllenden Gegenstände nicht zu frequentiren.

Die Aufnahme der ordentlichen Hörer erfolgt in der Art, dass die an der Tragung der Kosten der Schule betheiligten Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen binnen bestimmter Frist jene ihrer unterstehenden Beamten namhaft machen, welche Willens sind, mindestens 6 der wöchentlichen Vortragsstunden zu besuchen und über den Erfolg Prüfungen abzulegen.

Uebersteigen die auf diese Weise erzielten Anmeldungen die mit Rücksicht auf die Räumlichkeiten zulässige Hörerzahl, so findet eine Reduction der Anmeldungen nach Massgabe der Beitragsleistung der Eisenbahn-Verwaltungen zu den Kosten der Schule statt. Die Ausführung der Reduction der Anmeldungen obliegt den einzelnen Bahnverwaltungen.

Melden sich dagegen weniger ordentliche Hörer als nach den Raumverhältnissen zugelassen werden können, so kann ferner, gleichfalls unter Intervention der vorgesetzten Eisenbahn-Verwaltungen, die Aufnahme von ausserordentlichen Hörern für einzelne Vortragsgegenstände und ohne Verpflichtung Prüfung abzulegen, nach Massgabe des verfügbaren Raumes erfolgen.

Was die Eintheilung der Gegenstände für den niederen und höheren Curs anlangt, so werden in dem niederen Curse folgende Disciplinen gelehrt:

Eisenbahn-Technologie, wöchentlich 2 Stunden;
Verkehrs-Geographie, Statistik und Waarenkunde, wöchentlich 2 Stunden;
National-Oeconomie, wöchentlich 2 Stunden;
Buchhaltung, wöchentlich 2 Stunden.

Für den höheren Cours, für welchen noch kein detaillirter Lehrplan ausgearbeitet ist, sind vorbehaltlich der seinerzeitigen, definitiven Feststellung unter anderen nachfolgende Vortragsgegenstände in Aussicht genommen:

Eisenbahn-Tarifwesen;
Eisenbahnrecht;
Steuer- und Gebühren-Gesetze;
Geschichte des Eisenbahnwesens.

Vorläufig ist blos der niedere Curs und zwar mit dem 2. December 1882 im Vortragssaale des Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten (I., Eschenbachgasse 11), welcher für circa 80 Hörer Raum bietet, eröffnet, während die Installirung des höheren Curses einem späteren Zeitpunkte vorbehalten wird.

Mit Rücksicht auf den für dieses Jahr verspäteten Beginn des Curses ist die Dauer desselben ausnahmsweise bis Ende Juni 1883 in Aussicht genommen (während er sonst mit Ende Mai abschliessen soll).

Prüfungen. Zwischen dem Abschlusse der Vorlesungen und der Abhaltung der Prüfung soll ein mindestens achtwöchentlicher Zeitraum liegen, um den durch die Versehung ihres Dienstes in Anspruch genommenen Eisenbahnbeamten genügende Zeit zur Vorbereitung zu lassen.

Die Prüfungen, zu welchen sowohl die ordentlichen, als die ausserordentlichen Hörer zuzulassen sind, werden vor einer Commission abgehalten.

Derselben gehören an:

1. ein oder mehrere von der hohen Staatsverwaltung zu nominirende Prüfungscommissäre;
2. ein von der Oesterreichischen Eisenbahndirectoren-Conferenz hierzu bestellter höherer Eisenbahnbeamter, welcher in der Commission den Vorsitz führt;
3. die an der Schule beschäftigten Lehrkräfte.

Zur Stellung von Fragen ist jedes Commissionsmitglied berechtigt.

Der Ueberwachungsausschuss der Schule ist berechtigt durch ein Mitglied bei der Prüfung zu interveniren und sich auch an der Fragestellung, jedoch nicht an der Abstimmung über das Prüfungsergebniss zu betheiligen.

Die Oesterreichische Eisenbahndirectoren-Conferenz wird zu jedem Prüfungstermine mehrere höhere Eisenbahnbeamte bestimmen, welche unter sich den Turnus vereinbaren, in welchem sie an den Prüfungen Theil nehmen.

Die Prüfungen sollen hauptsächlich mündlich erfolgen. Aus einzelnen Gegenständen, insbesondere Eisenbahn-Technologie und Buchhaltung sollen jedoch auch schriftliche Prüfungen abgehalten werden.

Den mündlichen Prüfungen können nur die von der Oesterreichischen Directorenconferenz zu den Prüfungen delegirten Eisenbahnbeamten, die Mitglieder des Ueberwachungsausschusses und die ordentlichen und ausserordentlichen Hörer beiwohnen.

Prüfungs-Ergebnisse. Ueber die abgelegten Prüfungen werden Zeugnisse ausgestellt werden, welche für jeden Gegenstand getrennt, das Calcul:

„mit vorzüglichem Erfolge"
„mit gutem Erfolge"
„mit hinreichendem Erfolge"

ausweisen sollen.

Bei ungenügendem Erfolge entfällt in dem Zeugnisse eine Beurkundung über den betreffenden Gegenstand (denn das Zeugniss wird als eine Empfehlung gegenüber der vorgesetzten Verwaltung aufgefasst).

Ueber das Calcul entscheidet die Prüfungs-Commission mit absoluter Stimmenmehrheit.

Bei Stimmenzersplitterung werden die ungünstigeren Stimmen den günstigeren insolange beigezählt, bis Stimmenmehrheit oder Stimmengleichheit erzielt wird. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Lehrers, welcher den betreffenden Gegenstand vorgetragen hat.

Diejenigen Hörer, welche bei der abgelegten Prüfung aus einem oder mehreren Gegenständen nicht mindestens einen guten Erfolg erzielen, können nach Ablauf von 3 Monaten zu einer Wiederholungs-Prüfung in den betreffenden Gegenständen zugelassen werden, und findet auf Grund des Ergebnisses dieser

Prüfung eine Correctur resp. Ergänzung des früheren Zeugnisses statt. —

Ein wiederholter Besuch der Vorlesungen, sowie die öftere als einmalige Wiederholung der Prüfung ist nicht zulässig.

Wirksamkeit der mit Erfolg abgelegten Prüfung. Eine Rechtswirkung oder eine irgendwie geartetete, strikte Zusage hinsichtlich einer Begünstigung kann an die Erlangung eines Zeugnisses über die an der Fortbildungsschule abgelegten Prüfungen nicht geknüpft werden. Da jedoch die vorgesetzten Eisenbahn-Verwaltungen schon durch die Subventionirung der Anstalt ihr lebhaftes Interesse an der Errichtung derselben documentirt haben, so werden selbstverständlich die mit Erfolg abgelegten Prüfungen, resp. das erlangte Zeugniss hierüber als eine wirksame Empfehlung gegenüber der vorgesetzten Verwaltung zu betrachten sein.

Leitung des Unterrichtes. Die unmittelbare Leitung des gesammten Unterrichtes obliegt einem der an der Fortbildungsschule vortragenden Lehrer.

Die Wahl des Leiters erfolgt auf die Dauer eines Jahres durch sämmtliche Lehrer. Die Wahl für dieses Jahr ist auf Professor Zehden gefallen.

Der nach einem Jahre abtretende Leiter ist wieder wählbar.

Der Leiter des Unterrichtes ist dem Ueberwachungs-Ausschusse und den K. K. Unterrichtsbehörden für den Zustand der Schule verantwortlich.

Die Beaufsichtigung und Administration der Schule und Ernennung der Lehrkräfte liegen einem aus fünf Mitgliedern bestehenden Ueberwachungsausschusse ob, in welchen die Conferenz der Oesterreichischen Eisenbahndirectoren drei Mitglieder und der Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten zwei Mitglieder jeweilig für die Dauer eines Jahres entsenden.

Der Ueberwachungsausschuss wählt aus seiner Mitte den Vorsitzenden und bestellt ein Mitglied zu seiner Vertretung, insbesondere in der ständigen Ueberwachung der Schule und im Verkehre mit dem Leiter des Unterrichtes und dem Lehrkörper, dann zur Besorgung der administrativen Geschäfte.

Die durch den Bestand der Schule erwachsenden Kosten werden gemeinsam von den Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverwaltungen pro rata der kilometrischen Länge der auf Oesterreichischem Gebiete liegenden Strecken derselben getragen, und haben sich für das erste Jahr von der Antheilnahme an der Tragung dieser Kosten lediglich einige Bahnen ausgeschlossen, welche in Wien keine Büreaus besitzen und demnach auch an den Vortheilen der Schule nicht participiren können.

Der Vortragssaal des Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten wird von diesem zur Abhaltung der Vorlesungen und Prüfungen unentgeltlich überlassen.

Von den ordentlichen und ausserordentlichen Hörern wird ein Honorar nicht eingehoben und erfolgt auch die Beistellung aller erforderlichen Lehrmittel unentgeltlich auf Kosten der Eisenbahnverwaltungen.

Was den Charakter der Schule nach Aussen betrifft, hat sich der Ueberwachungs-Ausschuss an das Ministerium für Cultus und Unterricht mit der Bitte gewendet, die Schule als öffentliche Lehranstalt zu erklären und die an derselben ausgestellten Zeugnisse als beweiskräftig über das darin Bekundete auch seitens der Staatsverwaltung anzuerkennen.

Zu diesem Behufe wird für die Bestellung des Leiter des Unterrichtes, sowie der übrigen Lehrkräfte die Genehmigung des K. K. Unterrichts-Ministeriums vorgesehen und werden überhaupt alle in Hinsicht auf die Einrichtung der Schule und die Gestaltung des Unterrichtes an derselben seitens der hohen Staatsverwaltung zu treffenden Vorschriften pünktlich erfüllt werden.

Nach Schluss eines jeden Curses wird dem K. K. Ministerium für Cultus und Unterricht ein Jahresbericht über die Frequenz und überhaupt den Zustand der Schule erstattet werden.

Die Vorbedingungen für eine gedeibliche Entwicklung der Fortbildungsschule sind hiermit gegeben und hat dieselbe auch eine sehr rege Theilnahme in den Eisenbahn-Fachkreisen gefunden, wie daraus zu ermessen ist, dass anstatt der zulässigen Zahl von 80 Hörern sich 196 gemeldet haben, so dass eine Reduction der Anmeldungen stattfinden musste.

Aus dem Deutschen Reich.

Die Eisenbahnen im Dienste der Post.

In dem Etat der Postverwaltung für 1883/4 betragen die Vergütungen, welche den Eisenbahnen für ihre Leistungen in der Postbeförderung zukommen 2 250 000 *M.* Der Eisenbahntransport wird zum bei weitem grössten Theile unentgeltlich geleistet, da die Eisenbahnen in jedem Zuge einen Postwagen frei mitnehmen müssen; in der Hauptsache wird nur für Päckereistücke im Einzelgewicht bis 10 kg incl. und für Beiwagen den Eisenbahnen eine gering bemessene Entschädigung gewährt. Wie gross die Leistungen der Eisenbahnen sind, ergiebt sich aus der Eisenbahnstatistik für 1880. Nach derselben sind die Postwagen 151 Millionen Achskilometer auf Deutschen Eisenbahnen gelaufen. Nach derselben Statistik hat das Achskilometer auf Deutschen Eisenbahnen durchschnittlich 6,14 ₰ Betriebskosten verursacht, die 151 Millionen Post-Achskilometer also rund 9 270 000 *M.* Dieser Betrag stellt aber noch keineswegs die ganzen Selbstkosten der Eisenbahnen dar; dazu muss noch hinzutreten mindestens eine 4% Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals, welches für 1880 bei allen Deutschen Eisenbahnen 8 917 Millionen ausmachte, also 356 Millionen. Die Betriebsausgaben der Deutschen Eisenbahnen haben 1880 448 Millionen betragen, erhöht man entsprechend dem Verhältniss dieser zu dem Zinsposten die 9 270 000 *M.*, so wachsen dieselben auf 16 270 000 *M.* an. Zieht man davon ab die im Postetat enthaltene Ausgabe der Post an die Eisenbahnen, so beträgt der Werth der unentgeltlichen Leistung rund 14 Millionen.

Diese Rechnung ist natürlich nur ganz approximativ, aber schwerlich für die Eisenbahnen zu günstig, da der Posttransport zum bei weitem grössten Theil in den theuren Personen- und Courierzügen erfolgt und der Durchschnittssatz von 6,14 ₰ pro Achskilometer viel zu niedrig ist.

Von dem zu rund 23 500 000 *M.* berechneten Ueberschusse der Reichspost rührt also, da Bayern und Württemberg ihr eigenes Postwesen haben, also entsprechend weniger der vorbezeichneten Leistung der Eisenbahnen auf das Reich zu rechnen ist, etwa die Hälfte her aus dem unentgeltlichen Eisenbahntransport, welcher der Post gesetzlich zusteht und ihr auch wohl nie wieder entzogen werden wird.

Dieser Vortheil wird natürlich mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und der Erhöhung des Postverkehrs immer bedeutender theils dadurch, dass an Stelle des kostspieligen Transportes auf Landwegen der Eisenbahntransport tritt, theils dadurch, dass die Verkehrsvermehrung keine Transportkosten verursacht.

Trotz der ausserordentlichen Erhöhung des Postverkehrs ist denn auch der Etatsansatz für die Postbeförderung auf Landwegen von 15 500 000 *M.* im Jahre 1872 auf 14 000 000 *M.* im Jahre 1883/4 gesunken.

Der Post ist es eben wegen dieses unentgeltlichen Eisenbahntransportes erheblich leichter als den Eisenbahnen, dem Publikum Vergünstigungen zu gewähren, deren Kosten zum grossen Theil von den Eisenbahnen getragen werden. Diese entbehren nicht allein des Dankes, der ihnen dafür mit gebührt, sondern es werden ihnen auch Ermässigungen auf ihrem eigenen Gebiete durch die Kosten erschwert, welche ihnen der Posttransport auflegt.

Das Verhältniss wird bleiben wie es ist, aber es schadet doch nichts, von Zeit zu Zeit es wieder in Erinnerung zu bringen.

Eisenbahn-Haftpflicht und Eisenbahn-Unfalls-Versicherung.

Nach einer Zeitungsnotiz hat die Badische Generaldirection an die Hinterbliebenen der Getödteten und an die verunglückten Ueberlebenden des Hugstettener Unfalles bereits 3 Mill. Mark gezahlt. Ob die Summe richtig ist, können wir im Augenblick nicht feststellen, hoch genug wird sie werden, um selbst, zumal auch noch die Kosten des Heidelberger Unfalls hinzukommen, die Badische Landeskasse empfindlich zu belasten.

Gerade in der jetzigen Zeit, in welcher so viel über Unfallversicherung geschrieben und geredet wird, ist es wohl am Platze darauf hinzuweisen, wie gut die Eisenbahnen die ihnen durch die Gesetzgebung des Jahres 1871 auferlegte schwere Haftverbindlichkeit zu tragen verstanden haben und dass bei Unfällen zu Schaden gekommene Reisende und Beamte schnell und sicher zu einer vollen Entschädigung gelangen. Prozesse werden im Ganzen wenig geführt; natürlich bleiben einzelne streitige Fälle immer übrig, in denen schliesslich das Gericht angerufen werden muss, sei es, dass der Thatbestand bestritten, sei es, dass die Höhe der Forderung zweifelhaft ist; aber selbst in solchen Fällen übernehmen meist die Eisenbahnen die Kosten der Krankheit ohne Weiteres und ihnen ist eine coulante Erledigung der Entschädigungsfrage dadurch ganz ausserordentlich erleichtert, dass auch hohe Beträge ihnen keine finanziellen Schwierigkeiten bereiten die Staatsbahnen finden die Deckung in der Staatskasse, die Privatbahnen in der Gegenseitigkeits-Versicherung, durch welche, ohne die betroffene Verwaltung zu verhindern die Regulirung der Schädensfälle ganz nach eigenem Ermessen vorzunehmen, die Entschädigung auf alle Privatbahnen übertragen wurde, die wenigstens in früheren Zeiten einen so grossen Complex bildeten, dass die Beiträge zur Versicherung nur einen ganz unerheblichen Posten in den Ausgaben bildeten.

Manche grossen Industriezweige, z. B. Bergwerke und Hütten, würden durch solche gemeinschaftliche Tragung der Unfälle in den Stand gesetzt sein, auch den grössten Entschädigungs-Ansprüchen zu genügen.

Roscher's Vorlesungen über Staatsmonopol und Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Am 4. und 7. December wird im Kaufmännischen Verein in Leipzig der berühmte Nationalöconom Prof. Roscher die Frage behandeln: „Staatsmonopol mit besonderer Beziehung auf das Tabaksmonopol und auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen." Bei der grossen Autorität Roscher's in volkswirthschaftlichen Fragen dürfte eine offene Aussprache desselben über diese beiden hochwichtigen Themen nicht ohne einen bedeutsamen Einfluss auf die öffentliche Meinung bleiben.

Mecklenburger Secundärbahn-Projecte.

Nach dem „Hamburger Correspondenten" erstattete in der Sitzung des Mecklenburgischen Landtages am 29. v. M. die Commission für Eisenbahnangelegenheiten Bericht über die Bewilligung der Landeshülfen (20 000 ℳ pro Kilometer) und Anwendung des Expropriations-Gesetzes zwecks Erbauung einer Eisenbahn von Rostock über Ribnitz nach Stralsund. Nach dem Bericht liegen Pläne und Vorarbeiten über das Bahnunternehmen den Ständen noch nicht vor, und es schweben noch Verhandlungen mit der Königlich Preussischen Regierung über einige im vorigen Jahre ständischerseits erbetene Modificationen des die Bahn betreffenden Staatsvertrages. Der Commissionsbericht, welcher vorschlägt, die weitere Beschlussfassung bis zur Vervollständigung des Materials auszusetzen, wurde genehmigt. Sodann erstattete das Comité für Eisenbahn- und Chaussee-Angelegenheiten Bericht über die Engere Ausschuss-Proposition, betreffend die Revision der für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung geltenden Normativbestimmungen.

In No. 94 haben wir die beabsichtigten Aenderungen mitgetheilt. Nach dem Vorschlage des Comité wurde beschlossen, den Maximalbetrag der Landeshülfe von 20 000 ℳ bezw. 15 000 ℳ pro Kilometer auch bei längeren Bahnstrecken als 25 km beizubehalten. Ferner war man damit einverstanden, dass die Landeshülfen nicht in der Form von Anleihen künftig gewährt werden sollten. Später erklärten sich die Stände damit einverstanden, dass die Hergabe der Landeshülfe hinfort nicht mehr à fonds perdu geschehen solle; man hielt es jedoch für zweckmässig, von künftigen Verhandlungen im Einzelnen zu erwarten, in welcher Form der Betheiligung des Landes das einzelne Unternehmen am besten gefördert werde, wobei eine Betheiligung am künftigen Gewinn oder auch eine Rückzahlung stipulirt werden kann. Für den Fall einer Anleihe würde im Gegensatz zum Regierungsvorschlage, welcher Unverzinslichkeit und Amortisation in Aussicht nimmt, Verzinsungen und Amortisation zu bedingen sein. Ein an das Comité für Eisenbahn- und Chaussee-Angelegenheiten gelangtes Schwerinsches Rescript verlangt von den Ständen zum Bau einer Secundärbahn von Rostock nach Wismar eine Landeshülfe von 10 000 ℳ pro Kilometer als unverzinsliche Anleihe zu bewilligen, welche im Falle eines Verkaufes der Bahn oder des Concurses zurückzuzahlen wäre.

Frachtfreiheit freiwilliger Gaben für die Bedrängten der Rhein-Provinz.

Zur Linderung der bedrängten Lage, in welcher sich in Folge der Ueberschwemmungen des Rheins und seiner Nebenflüsse die Bevölkerung einzelner Kreise der Rheinprovinz und der Provinz Hessen-Nassau befinden, hat der Herr Minister Maybach genehmigt, dass die milden Gaben an Lebensmitteln zum Verzehr, an Kleidungsstücken, Brennmaterial u. s. w., welche nachweislich zu dem genannten Zweck an öffentliche, staatliche oder städtische Behörden oder an Wohlthätigkeitsvereine adressirt und mit dem Vermerk im Frachtbriefe:

„Freiwillige Gaben für die bedrängte Bevölkerung einzelner Kreise der Rhein-Provinz und Provinz Hessen-Nassau" aufgegeben werden, auf den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen, bei letzteren vorbehaltlich der Zustimmung der Gesellschaftsvertretung, frachtfrei befördert werden.

Für die von Staats- oder Communalbehörden oder von Wohlthätigkeitsvereinen zu dem bezeichneten Zweck angekauften und an die Adresse derselben zur Beförderung gelangenden Lebensmittel und Saatgut (Kartoffeln, Getreide u. dergl.) ist bis auf Weiteres die Hälfte der tarifmässigen Fracht zu berechnen.

Die Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische) zu Köln wird mit den Wohlthätigkeitsvereinen der beiden genannten Provinzen die zur Verhütung von Missbräuchen erforderlichen Vorkehrungen vereinbaren und der Königlichen Eisenbahn-Direction demnächst sofort hiervon Mittheilung machen, auch die Adressen der Comités und Vereine angeben, an welche die Liebesgaben zu richten sind.

Wagenmangel.

Nach der „Vossischen Zeitung" ist in Oberschlesien der Waggonsmangel ein für die dortigen Kohlenzechen überaus empfindlicher. In den letzten Tagen der vorigen Woche konnten nur zwei Fünftel der geforderten Waggons gestellt werden. Die inzwischen eingetretene strenge Winterkälte hat den Kohlenbedarf bei Weitem erhöht, während das Wagenmaterial ein ungenügendes ist. —

Die Eisenbahn Homberg-Mörs

soll am 1. Januar 1883 in Betrieb gesetzt werden.

Secundär-Eisenbahnen in Westfalen und in der Rheinprovinz.

Im Osten Westfalens und im Lippeschen Lande, einer Gegend, die bis jetzt noch arm an Bahnen ist, werden neuerdings viele Eisenbahn-Projecte betrieben. Der Bau der Bahn Osnabrück-Brackwede wird, nachdem die Kosten für den Grunderwerb bewilligt sind, hoffentlich bald beginnen. Die Bielefelder Deputation, bestehend aus dem Bürgermeister Bunnemann und Stadtverordneten-Vorsteher Forstmann, ist Samstag nach Berlin abgereist. Bekanntlich wünscht dieselbe vom Minister die Zusage zu erwirken, dass Bielefeld und nicht Brackwede Endpunkt der Bahn werde. Das Project, die Bahn von Brackwede durch die Senne nach Paderborn weiter zu führen, scheint noch sehr weit von seiner Verwirklichung zu sein, zumal das Concurrenzproject Münster-Lippstadt (über Telgte, Warendorf, Rheda und Wiedenbrück) wahrscheinlich bald ausgeführt wird. In voriger Woche haben die Kreisstände von Wiedenbrück 50 000 ℳ und die von Warendorf 75 000 ℳ für die Kosten des Grunderwerbs bewilligt. Man hofft, da die Regierung sich lebhaft für dieses Project interessirt, dass der betreffende Gesetzentwurf baldigst dem Landtage vorgelegt werde. Die Bahn würde die nördliche Fortsetzung der Strecke Warstein-Lippstadt bilden, deren Eröffnung man im Mai entgegensieht. — In Bielefeld interessirt man sich für den Bau einer Linie am nördlichen Abhange des Teutoburger Waldes, von dort nach Lage. Die Fortsetzung dieser Linie über Lemgo nach Hameln hält das Lippesche Lage in lebhafter Bewegung. Vor einigen Tagen haben die Stände des Amtes Sterg-Varntrop dafür 60 000 ℳ an Stammactien gezeichnet. Die Lippesche Regierung verlangt jedoch als Vorbedingung des Baues die Summe von 600 000 ℳ. Auch das Project der Fortsetzung der Bahn Herford-Detmold nach Bergheim oder Altenbeken wird wieder mit Eifer betrieben. Dem Vernehmen nach hat die Lippesche Regierung den Geh. Regierungsrath Sterneberg zu Unterhandlungen nach Berlin entsandt. (Elbf. Z.)

Die „Halv. Ztg." schreibt: Am 28. d. M. tagte in der Rheinprovinz unter dem Vorsitz des Herrn Landrath Schmieding eine vom Kreistage gewählte Commission, welche ihren Bericht über die Prüfung der Verkehrsaufnahmen und Einnahmeberechnungen des projectirten schmalspurigen Eisenbahnnetzes im Kreise Altena erstattete. Die Commission gab einstimmig die Erklärung ab, dass die Aufnahme nicht zu hoch gehalten und war der Ansicht, dass der Verkehr in kurzer Zeit nach Eröffnung der Bahn ein viel grösserer sein werde. — Am selbigen Tage wurde in einer Conferenz mit Delegirten einer namhaften Eisenbahngesellschaft die Basis gefunden, die die baldigste Ausführung des Unternehmens nunmehr mit Sicherheit erwarten lässt. Die Gesellschaft verzichtete angesichts der soliden Grundlagen des Unternehmens auf die seither beanspruchten Garantien für eine Minimaleinnahme und besteht das ganze Opfer der Gemeinden nur noch darin, dass der Grund und Boden der Gesellschaft frei überliefert werden soll.

Die Ilmebahn-Gesellschaft.

Der „Reichs - Anzeiger" enthält die Concessions-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Einbeck nach Dassel durch die Ilmebahn-Gesellschaft. Das Anlagecapital ist auf 549 900 ℳ festgesetzt. Die Ilmebahn-Gesellschaft hat ihr Domicil und den Sitz ihrer Verwaltung in Einbeck.

Die gesammte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung ist einem Vorstande zu übertragen, welcher die Gesellschaft mit den gesetzlichen Befugnissen und Verpflichtungen des Vorstandes einer Actiengesellschaft vertritt und für die Geschäftsführung, insoweit dieselbe der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist.

Die Wahl des Vorstandes oder, falls derselbe aus mehreren Personen bestehen soll, die Wahl des Vorsitzenden und der technischen Mitglieder, bedarf der Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens innerhalb zwei Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister erfolgen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Vertrag der Oesterreichischen Staatsbahn mit Ungarn.

Nachdem nunmehr der Vertrag der Oesterreichischen Staatsbahn mit Ungarn auch in der Magnatentafel genehmigt wurde, sind behufs Feststellung des gegenseitigen Tauschwerthes der Bruck-Szönyer und Waagthalbahn die Expertencommissionen bereits exmittirt worden.

Das Oesterreichische Uebereinkommen mit der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft

(S. 1202) ist, nach der officiellen Wiener Abendpost, und zwar mit Recht als ein erfreulicher Erfolg der regierungsseitigen Action zu verzeichnen, durch welches den öconomischen Interessen der diesseitigen Reichshälfte in vollem Umfange Rechnung getragen wird. Dieselben oppositionellen Blätter, welche nach dem Bekanntwerden des Vertrages zwischen der Ungarischen Regierung und der Staatsbahn nicht genug harte Worte finden konnten für die diesseitige Regierung, weil sie angeblich den Bedürfnissen des Oesterreichischen Verkehres nicht die nothwendige Aufmerksamkeit schenke, müssen nun wahrheitsgemäss bestätigen, dass die Regierung voll und ganz ihre Pflicht gethan und den allgemeinen Interessen des Oesterreichischen Verkehrs wie den speciellen Bedürfnissen der Reichshauptstadt die gebührende Beachtung gesichert habe. Es zeigt dies eben nur wieder, dass das Ministerium Taaffe Thatsachen für sich sprechen lässt, wie dies bei der Herab-

setzung der Tarife auf den im Staatsbetriebe befindlichen Bahnlinien, bei der Einsetzung des Staatseisenbahnrathes u. s. w. der Fall war.

Aus dem Jahresbericht der Wiener Handelskammer.

Ein bedeutsamer Klagegegenstand der Geschäftswelt, das Frachttarifwesen, hat seitens der Staatsverwaltung bereits Beachtung gefunden, und sind die Arbeiten behufs Reformirung desselben, mindestens was die gangbarsten Massengüter anbelangt, schon im Zuge; die Thätigkeit der Staatsverwaltung auf wirthschaftlichem Boden verräth namentlich im Bereiche des Communicationswesens das anerkennenswerthe Bestreben, dasselbe in durchgreifendster Weise vortheilhaft umzugestalten. Obenan steht in dieser Beziehung die 1881 ernstlich in Durchführung genommene Eisenbahnverstaatlichung. Dem allgemein laut gewordenen Verlangen nach Regulirung unserer arg vernachlässigten Wasserstrassen wurde seitens der Regierung ebenfalls entgegengekommen.

Die Verstaatlichungsverhandlungen, betreffend die Franz-Josefbahn.

Die Regierung hat bereits 3 Delegirte aus dem Verwaltungsrathe, sowie den verdienten Generaldirector Hofrath Ritter von Kogerer ernannt. Letzterer wird die Verhandlungen als fachmännischer Beirath mitmachen und falls dieselben zu dem vorgesteckten Ziele der Verstaatlichung der Franz-Josef-Bahn führen, ins Privatleben zurücktreten, nachdem derselbe durch zweiundvierzig Jahre dem Eisenbahndienste angehört. Die Negociationen werden voraussichtlich langwierig und schwierig sein, nachdem die Standpunkte der beiden Parteien, der Regierung und des Verwaltungsrathes, ganz verschieden sind, denn die erstere will die Bahn nur in Staatsbetrieb übernehmen, der letztere sie nur verkaufen.

Eisenbahn-Zollamtliches.

Von der Bezeichnung und Vormerkung der die Zolllinien passirenden Eisenbahnfrachtwagen wurde (laut früherem Berichte) regierungsseitig bis auf Weiteres abzusehen befunden. Gleichzeitig wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, für eine zu diesem Behufe einzuberufende Commission drei Mitglieder zu entsenden; an derselben haben nun auch Vertreter des Handels- und Finanz-Ministeriums theilgenommen. Es wurde einstimmig anerkannt, dass die Bestimmungen der diesbezüglichen Verordnung wegen der stets steigenden Verkehrsbewegung und Anschlussvermehrung in das Ausland practisch nicht mehr ausführbar sind. An Stelle der Zollmarkirung hätte vielmehr eine eingehende Besichtigung der Wagen durch Zollaufsichtsorgane beim Verladen oder bei Passirung der Zollgrenze zu treten, und wäre zu diesem Behufe an die Zollorgane eine Instruction zu erlassen, in welcher alle mit Rücksicht auf das Zollgefälle an die Wagen-Constructionen zu stellenden Erfordernisse genau präcisirt erscheinen. Die Vertreter der Bahnverwaltungen wurden mit Ausarbeitung dieser Instruction betraut, welche selbstverständlich der ministeriellen Genehmigung unterliegt.

Eisenbahn-Verkehr im October 1882.

Im October 1882 wurden nachstehende Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 5. October die 6,90 km lange Localbahn Königshan-Schatzlar mit Abzweigung von Lampersdorf zu den dortigen Kohlenschächten der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft.

Ferner die Localbahnen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:

am 18. October Přelouč-Heřmanměstec, mit Abzweigung nach Kalk-Podol und von Tasovic nach Prachovic, lang . . . . 19,94 km,
„ 18. „ Kralup-Welwarn, lang . . 9,83 „
„ 22. „ Lobositz-Libochovic, lang 13,83 „
„ 23. „ Chotzen-Leitomischl, lang 21,75 „

Im October 1882 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 4 026 638 Personen und 6 014 316 t Güter befördert und hierfür eine Gesammt-Einnahme von 22 527 787 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 1 181 fl. Im gleichen Monate 1881 betrug die Gesammt-Einnahme — bei einem Verkehre von 3 500 281 Personen und 5 377 229 t Güter — 20 586 773 fl. oder pro Kilometer 1 104 fl.; daher resultirt für den Monat October 1882 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 7 pCt.

Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Netze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende October 1882 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 189 981 119 fl., in der gleichen Periode 1881 auf 177 018 120 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode dieses Jahres 18 960 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres hingegen 18 454 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die ersten 10 Monate 1882 auf 10 020 fl., gegen 9 592 fl. im Vorjahre, d. i. um 428 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet: pro 1882 auf 12 024 fl., gegen 11 510 fl. prc 1881, d. i. um 514 fl. oder in beiden Fällen um 4,6 pCt. günstiger.

Namentlich war es die Mehrverfrachtung an Getreide und Mehl, dann an Kohlen, Holz, Holzstoff u. s. w., welche dieses Plus herbeiführten. Ein kleiner Rückblick auf frühere Perioden lässt das Steigen unseres Eisenbahnverkehrs deutlich erkennen. In den fünf Jahren 1878—1882 (überall der Zeitraum von zehn Monaten, Januar bis inclusive October genommen) fand folgende Verkehrszunahme statt:

Periode	Personen		Frachten (Tonnen)	
	Millionen			
1878	30,48		34,85	
1879	31,37	+ 0,89	36,92	+ 2,08
1880	31,74	+ 0,37	38,75	+ 1,83
1881	34,31	+ 2,57	42,55	+ 3,80
1882	38,23	+ 3,92	46,28	+ 3,73

Die Theilstrecke Pest-Theresiopel der Pest-Semliner Bahn wird zu Folge Beschluss der ministeriellen Begehungscommission heute (am 4. December) eröffnet. Bis auf einige Bauten, die in der Station Theresiopel noch der Vollendung harren, ist der Oberbau vollkommen fertig. Nachdem täglich nur vier Züge verkehren werden, glaubt man Zeit genug zu erübrigen, um dem Mangel in der Beschotterung auch während des Betriebes abzuhelfen. Die Ungarischen Staatsbahnen verständigen in Folge der Eröffnung dieser Theilstrecke sämmtliche Verwaltungen des Süddeutschen Eisenbahnverbandes und des Bayrisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehrs, dass es nicht thunlich sei, die Regelung des naturgemäss über die genannte Linie gravitirenden Verkehres ab den Stationen der Alföldbahn bis zu der am 1. Januar 1883 erfolgenden definitiven Regelung dieses Verkehres zu verzögern. Demzufolge hat die Direction der Ungarischen Staatsbahnen sich mit der Alföldbahn und der Oesterreichischen Staatsbahn dahin geeinigt, dass vom Tage der Eröffnung der Pest-Theresiopeler Linie bis zur Regelung des Gesammt-Verkehres auf Ungarischem Gebiete der Theil des Verkehres der Alföldbahn von Vasarhely bis Villany vom Tage der Eröffnung der Linie Pest-Theresiopel in der Richtung von Osten nach Westen ausschliesslich via Theresiopel-Kis-Körös-Marchegg-Wien instradirt werde, während der der Marchegger Route zufallende Verkehr ab Szegedin zu 50 pCt. via Czegled-Marchegg und zu 50 pCt. via Theresiopel-Kis-Körös-Marchegg zu dirigiren sei.

Getreide-Transport.

Die Verladung von Getreide und namentlich Gerste aus den Schleppbooten auf die Eisenbahn-Waggons dauert, laut Berichten die aus Passau nach Budapest gelangen, ununterbrochen in grösserem Massstabe fort. Die Aufkäufe dieser Getreidesorte in Ungarn müssen riesig gewesen sein, denn es soll noch eine grosse Anzahl Schleppschiffe auf dem Wege sein, so dass die Einstellung der Frachtschifffahrt nicht vor Eintritt des Eisganges erfolgen wird. In der Periode vom 1. bis 10. November wurden aus den Donau-Stationen ca 350 Waggonladungen Getreide und Mehl hier verladen, während per Bahn 450, somit in Summe 800 Waggonladungen dieser Artikel westwärts transitirten. Zur gleichen Zeit gingen in Salzburg und Simbach ca. 1 660 Waggons mit Getreide und Mehl nach Süddeutschland, der Schweiz etc. über, somit der Gesammt-Transitverkehr von der Oesterreichischen Anschlusslinie ca. 2 460 Waggonladungen innerhalb zehn Tagen betrug, was den deutlichsten Beweis dafür liefert, dass Ungarn den Export seiner Cerealien noch in voller Höhe aufrecht hält.

Die pecuniäre Lage der Eisenbahn-Beamten.

Ueber eine Gratifications-Frage veröffentlichte die Beamtenzeitung von einem der unteren Rangclassen angehörigen Eisenbahnbeamten einen von Beschwerden wegen geringer Besoldung strotzenden Artikel. Hierauf erschien in derselben Zeitung eine „Richtigstellung des dort gebrachten thatsächlich Unrichtigen". Es ist wohl nicht allzu selten, wird u. A. in der Entgegnung bemerkt, dass Einzelne in schon vorgerücktem Alter aus ganz andern Lebensstellungen in den Bahndienst übertreten, welche oft eine zahlreiche Familie zu erhalten haben, mit relativ sehr niedern Gehalten dotirt sind. Betrachten wir aber ohne derartige ungewöhnliche Einwirkungen die Bezahlung der Eisenbahnbeamten, so muss bei unbefangener Beurtheilung zweifellos zugegeben werden, dass Staats- oder andere Privatbeamte wenn nicht unter schlechteren, so doch gewiss auch nicht unter viel günstigern Bedingungen ihre Stellung und Existenz begründen. Wie viele Jahre hat der absolvirte Hochschüler zu warten, wenn er die Laufbahn des Richters betritt, oder sich dem finanziellen oder gar dem politischen Verwaltungsdienst widmet, bis er aus einem unbesoldeten Practicanten ein mit einem Adjectum von 3—400 fl. versehener wird, wie lange dann, bis er in eine definitive Rangclasse einverleibt wird, und mit welchen Bezügen? Ist es dem gegenüber wirklich als so haarsträubend anzusehen, wenn die Eisenbahnverwaltungen ihre Aspiranten nach 1—1½jähriger Probepraxis, die übrigens meistens mit einer kleinen Entschädigung von 3—400 fl. zurückgelegt wird, mit 540 oder 600 fl. Gehalt und dem entsprechenden Quartiergelde zu definitiven Beamten ernennen? Bietet der Staatsrechnungsdienst, der Post- oder Telegraphenmanipulationsdienst, der Steuerdienst seinen Aspiranten mehr oder Besseres? Kann es von irgend welcher Seite bestritten werden, dass im Durchschnitte das Vorrücken der Eisenbahnbeamten eine günstigere und materiell weitergehende ist, als die des Gros der Staatsbeamten? Man vergleiche doch das Einkommen von im Dienste ergrauten Staatsbeamten, die bezüglich ihrer Dienstleistung nicht

nur kein Vorwurf trifft, sondern deren Diensttreue die allgemeine Anerkennung erworben hat, mit dem Einkommen eines gleich lange dienenden Eisenbahnbeamten; der Vergleich wird kaum zu Ungunsten des Letzteren ausfallen.

Im Deutschen polytechnischen Verein in Prag

brachte Ober-Ingenieur Fuchs technische Mittheilungen über einzelne Neuerungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, u. z. über die auf der Ungarischen Staatsbahn im Mai d. J. vorgenommenen Versuche mit Wagen verschiedener Systeme in Bezug auf die Radialstellung der Achsen in den Curven, wobei die günstigsten Resultate mit Wagen nach System Klose erzielt wurden; ferner über einen elektrischen Contactapparat von Schellens zur Messung der Geschwindigkeit der Züge; endlich über eine Verbesserung des Cassafensters für Eisenbahn - Stationen von Ed. Heppes, wodurch einerseits eine rasche und sichere Abfertigung der Parteien erzielt werden kann und der für Beamte und Passagiere schädliche Zugwind vermieden wird.

Ein neuer Donau-Umschlag

soll nach der Initiative des Präsidenten v. Czedik, u. z. in Linz, errichtet werden; seine Zuschrift an die Oberösterreichische Handelskammer lautet auszugsweise wie folgt: „Es wurde die Frage angeregt, ob es sich in Berücksichtigung der bei der Stadt Linz obwaltenden Verhältnisse empfehlen würde, eine Verbindung des Linzer Bahnhofes mit der Donau behufs Schaffung eines directen Güterumschlages anzustreben. Vor Einleitung specieller Studien ersuche ich, mir die Wohlmeinung über diese Frage bekannt zu geben und im Falle der Zustimmung gleichzeitig jene Uferstrecke bezeichnen zu wollen, welche als die geeignetste für den Umschlagdienst erachtet wird und für welche genügende Garantien vorhanden sind, dass die Landung der Dampfschiffe an derselben in jeder Jahreszeit für die Zukunft gesichert bleibt.“ Linz würde demnach ein Hafenplatz werden, sowie diese Stadt bereits ihren Centralbahnhof dem genannten Präsidenten verdankt.

Commissionelle Proben über die Festigkeit von inländischen Eisen- und Stahlsorten

wurden im Ganzen mit 262 Stäben bei der Triester Ausstellung vorgenommen. Diese Proben, über deren Resultat ein genaues Commissionsprotocoll aufgenommen und allen betheiligten Eisenwerken, sowie auch den an den Versuchen interessirten Behörden und Instituten übermittelt wurde, haben neuerdings in umfassender Weise die in jeder Beziehung vorzügliche Qualität unserer einheimischen Producte, namentlich jene des weichen Flussstahls dargelegt.

Die Prag-Duxer Bahn

hat am 27. v. M. eine ausserordentliche Generalversammlung abgehalten. Der Bericht über das mit der Regierung vereinbarte Sanirungsproject betont, dass man sich den Bestimmungen bezüglich der Betriebsübernahme oder des Einlösungsrechtes durch die Staatsverwaltung um so leichter fügen könne, als dabei die Interessen der Prioritätenbesitzer und Actionäre gewahrt erscheinen. Das modificirte und ergänzte Uebereinkommen mit der Regierung wurde einstimmig angenommen, ebenso die vorgeschlagenen, durch die Sanirung bedingten Statutenänderungen. (Das Gesellschaftscapital wird nunmehr betragen: 54 000 Stammactien gleich 8 100 000 fl., 33 310 Prioritätsactien à 150 fl. gleich 4 996 500 Gulden, 78 919 Prioritäten I. Emmission gleich 11 837 850 fl., 9 125 Prioritäten II. Emission gleich 1 368 750 fl. und 33 334 Goldprioritäten à 300 *M.* gleich 10 000 200 *M.*) Die Versammlung ermächtigte den Verwaltungsrath, eine neue Concession für Klostergrab-Mulde zu erwirken und die Inbetriebsetzung der Strecke durchzuführen. Den Bau dieser Strecke wird die Unternehmung Schön & Wessely um den Kostenbetrag von 2 410 000 fl. führen.

Aus dem Eisenbahn-Club.

Im Eisenbahn-Club wurde das Statut und der Lehrplan der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte (S. 1229) vom Club-Präsidenten und von den an diese Anstalt berufenen Professoren bezüglich ihrer respectiven Fächer eingehend erörtert.

Personalien.

Dem Regierungsrath Maximilian Pichler, Director der Ersten Ungarisch-Galizischen Bahn und K. K. Betriebsverwalter der Erzherzog-Albrechtbahn wurde als Ritter des Ordens der eisernen Krone zur Freude seiner vielen Verehrer von Sr. Majestät dem Kaiser der erbliche Ritterstand verliehen.

Börsen-Notiz.

Das Interesse für Transportwerthe zeigte sich auch in der verflossenen Woche verflüchtigt und es hilft selbst der Umstand wenig, dass die Einnahmen der meisten Gesellschaften sich constant bessern. Wer mag aber damit rechten wollen, dass sich in Staatsbahn, Lombarden und Carl-Ludwig zum Theil eine Speculation eingewurzelt hat, deren Sucht nach Gewinn stärker ist, als ihre Möglichkeit, allen Eventualitäten gewachsen zu sein? Der Pessimismus wird durch die Befürchtungen über die Folgen genährt, welche die in der Elbegegend eingetretenen Ueberschwemmungen für die beiden Nordwestbahnlinien, für die Aussig-Teplitzer, für die Dux-Bodenbacher Bahn nach sich ziehen werden. Bei der Nordwestbahn mag überdies die doch ungegründete Erwägung ins Gewicht gefallen sein, dass der Staatsbahn-Gesellschaft die Aufgabe zugefallen ist, wichtigere Local-Linien der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn zu bauen. (Wir entnehmen diese Notiz dem „Capitalisten“, dessen „Briefkasten“ über die Coursgestaltungen, und zwar auf die Bahneffecten, alle Aufmerksamkeit verdient.)

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction sind vertheilt worden: Die neu aufgestellten Kilometerzeiger No. 17 (Elsass-Lothringische E.), 58 (Battaszek-Dombovar-Zakanyer E.) 103f (Militairbahn Banjaluka-Doberlin) und 103g (Kremsierer E.); ferner zu den Kilometerzeigern No. 33 (Mecklenburgische Friedrich-Franz E.) der Nachtrag I zu den Kilometerzeigern No. 37 (Oberschlesische E.), 77 (Oesterreichische Nordwestbahn) und 103 (Oesterreichische Local-Eisenbahngesellschaft) der Nachtrag II, zu dem Kilometerzeiger No. 78 (Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft) der Nachtrag III, endlich zu der Sammlung der Vereins-Kilometerzeiger der Nachtrag XII.

Vereins-Wagenpark-Verzeichniss. In Ausführung des in No. 88 dieser Zeitung (S. 1126) publicirten bezüglichen Vereinsbeschlusses sind der geschäftsführenden Direction von einigen Verwaltungen bereits die Manuscripte zu den Verzeichnissen ihres Güterwagenparkes übersandt und es sind am 4. d. M. von der geschäftsführenden Direction die Güterwagenpark-Verzeichnisse der Nordhausen-Erfurter Bahn (No. 35), der Unter-Elbeschen Eisenbahn (No. 49) und der K. K. Militairbahn Banjaluka-Doberlin (No. 103f) an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Italien.

Eisenbahneinnahmen. Die Brutto-Betriebseinnahmen der Oberitalienischen Eisenbahnen betrugen in der Zeit vom 1. Januar bis 1. October cr. 94 932 157 Lire gegen 94 933 955 Lire in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres. Es ergiebt sich also bis jetzt im laufenden Jahre eine Mindereinnahme von 1 798 Lire gegen das vorige Jahr, ein Umstand, welcher in der im vorigen Jahre durch die Mailänder Ausstellung hervorgerufenen ungewöhnlichen Verkehrssteigerung seine Erklärung findet.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und auf Fühnen.

Dem Geschäftsbericht für das Rechnungsjahr vom 1. April 1881 bis ultimo März 1882 entnehmen wir das Folgende:

Hinzugekommen ist die durch Gesetz vom 18. Februar 1881 verstaatlichte Bahn Randers-Grenaa und Aarhuus-Ryomgaard am 1. April, sowie am 1. October die alsdann eröffnete Bahn von Skjern nach Herning. Die durchschnittliche Länge der verwalteten Bahnen beträgt 129,8 Meilen gegen 113,5 Meilen im Vorrechnungsjahre.

Die Zahl der Reisenden betrug 3 186 480 gegen 2 660 392 in 1880/81 mit einer Einnahme von 2 059 871 Kr. 33 Oere, d. i. 291 571 Kr. 24 Oere mehr. Für 14 048 Ctr. Uebergewicht bei 113 972 Ctr. Reisegepäck sind 35 048 Kr. 59 Oere zur Casse gekommen (plus 1 647 Kr. 65 Oere).

Das Gewicht der transportirten Eil- und Frachtgüter belief sich auf 10 472 437 Ctr. (plus 1 578 856 Ctr.). An Vieh aller Art sind 241 398 Stück, gleich 688 132 Ctr., befördert, was eine Zunahme von 22 426 Stück ergiebt. Die Einnahmen hierfür stellen sich auf 2 660 216 Kr. 07 Oere (mehr 248 355 Kr.). Die Dampfschifffahrt zwischen Frederikshavn und Gothenburg hat ebenfalls ein günstigeres Resultat erzielt, indem 49 490 Kr. mehr aufgebracht worden sind.

Die Gesammteinnahme betrug 6 133 356 Kr. 23 Oere, welcher eine Gesammtausgabe von 4 539 609 Kr. 71 Oere gegenübersteht.

Die Ausgabe vertheilt sich mit:

275 041	Kr.	25	Oere	auf die Hauptverwaltung,
1 201 400	„	83	„	„ „ Betriebsabtheilung,
1 454 896	„	89	„	„ „ Bahnabtheilung,
1 331 375	„	10	„	„ „ Maschinenabtheilung,
93 596	„	52	„	„ „ Beförderung über den kleinen Belt,
147 743	„	28	„	„ „ Dampfschifffahrt zwischen Gothenburg und Jütland,
35 555	„	84	„	„ verschiedene Ausgaben.

Die Reisenden haben zurückgelegt 12 906 770 Meilen, d. i. 4,05 Meilen jede Person, wofür 22,70 Oere pro Meile aufgekommen sind. Die Güter haben 116 168 106 Meilen und jeder Centner hat 10,04 Meilen zurückgelegt mit einer Einnahme von 2,32 Oere pro Meile.

Die Einnahme stellt sich auf 46 405 Kr. pro Meile bei einer Ausgabe von 33 836 Kr. Die Nutz-Locomotivmeile ergab 15,21 Kr. und die Ausgabe 11,09 Kr.

Das rollende Material bestand am Jahresschlusse aus 126 Locomotiven, 106 Tendern, 3 Salon-, 278 Personen-, 90 Post- und Gepäckwagen, sowie 1 592 Güterwagen und 37 Schneepflüge.

Die Personenwagen haben 1 253 226 Meilen, die Postwagen 205 618 Meilen und die Güterwagen 2 580 964 Meilen durchlaufen.

Der Werth des Betriebsmaterials beträgt 10 652 511 Kr.

Unglücksfälle sind 12 vorgekommen, wovon 4 mit tödtlichem Ausgange.

Beilage zu No. 96. **Berlin,** am 11. December 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro November 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:

|Pro October: Crefelder, Böhmische Nord-, Budapest-Fünfkirchen, Mohacs-Fünfkirchen, Fünfkirchen-Barcser, Lemberg-Czernowitz-Jassy, Ungarische Nordostbahn.

Pro November: Aachen-Jülicher, Berlin-Anhalt, Berlin-Görlitz, Berlin-Hamburg, Eutin-Lübeck, Holsteinische Marsch-, Marienburg-Mlawka, Mecklenburgische Friedrich-Franz-, Oels-Gnesen, Ostpreussische Süd-, Rechte-Oder-Ufer-, Weimar-Gera, Westholsteinische, Aussig-Teplitzer, Böhmische West-, Dux-Bodenbacher, Kaschau-Oderberger, Mährisch-Schlesische Central-, Oesterr. Süd- und Niederländische Rheinbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

Oberschlesische Eisenbahn.

(403) Local-Gütertarif v. 1/10. 81. 1. Am 1/11. 82 wurde die bereits für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Gross-Stein auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet.

(2045) 2. Am 10/11. 82 ist die Station Deutsch-Wette in den Ausnahmetarif für Steine etc. des diesseitigen Localtarifs einbezogen worden. Die Tarifsätze sind bei den diesseitigen Stationen in Erfahrung zu bringen.

|**Posen-Creuzburg.** Am 1. October cr. ist für die Haltestelle Mieschkow ein Personengeldtarif sowie ein Tarif für den Eil- und Stückgutverkehr erstellt worden.

K. E.-D. Bromberg.

(1995) 1. Mit dem 1/11. 82 tritt im Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg der Nachtrag 4 zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von Personen etc. vom 1/8. 81 in Kraft, enthaltend: a) Vorbemerkungen, b) Entfernungen für einige neu eröffnete Personen-Haltestellen auf den bisherigen Strecken, c) Entfernungen für die Stationen der neu eröffneten Strecken Culmsee-Graudenz, Güldenboden-Mohrungen, d) eine Nachweisung derjenigen Entfernungen, welche durch die Strecke Thorn-Graudenz eine Aenderung erfahren haben.

(453) 2. Laut Bekanntmachung v. 7/11. 82 erhält die Station Lichtenberg die Bezeichnung Lichtenberg-Friedrichsfelde.

(2107) **K. E.-D. Erfurt.** Nachtrag XXIX zum Local-Gütertarif v. 1/11. 77, giltig vom 16/11. 82 ab, enthaltend Berichtigung des Tarifs für Nebengebühren.

(2013) **Königliche Eisenbahndirection Hannover.** Nachtrag 8 v. 1/11. 82 zum Gütertarife v. 1/5. 82. Erweiterung der Expeditionsbefugnisse der Haltestellen, Ermässigung der Nachnahmeprovision, Ermässigung bezw. Berichtigung verschiedener Tarifsätze. (Ha.)

(2004) **Köln (rechtsrheinisch).** Vom 1/11. 82 ab ist die Station Büderich des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet und in die bezüglichen Tarife für den Localverkehr des genannten Directionsbezirks und für den Rheinischen Nachbarverkehr, sowie für die directen Verkehre mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M., Hannover, Magdeburg, der Oldenburgischen, der Braunschweigischen, der Main-Neckar- und der Hessischen Ludwigsbahn aufgenommen.

(2149) Die Gültigkeitsdauer der im Localtarif für den Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrh.), sowie der in den Heften 2, 3 und 4 des Rheinischen Nachbar-Güterverkehrs v. 1/9. 81 enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifs D für Kalksteine ist bis Ende Juni 1883 verlängert worden.

Saal-Eisenbahn. Nachtrag XII, giltig v. 16/11. 82, zum Tarife v. 1/11. 77 für den Localverkehr. Enthaltend: Berichtigung des Tarifs für die Nebengebühren.

|**Württembergische Staatsbahn.** 1. Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands und Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Kgl. Württ. Staatseisenbahnen. Giltig v. 1/10. 82 ab, unter Aufhebung der Specialbestimmungen und Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/7. 75. 2. Reglement für die Beförderung von Expressgütern auf den Kgl. Württ. Staatseisenbahnen.

(2133) **Oesterreichische Nordwestbahn.** Einführung des Nachtrages II a zum Local-Gütertarif v. 1/9. 78.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag III zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/10. 76, enthaltend: 1. Preise und allgemine Bestimmungen für Tour- und Retourkarten. 2. Preise und allgemeine Bestimmungen für Schülerkarten in der Relation Floridsdorf-Wien, giltig v. 1/11. 82. — Nachtrag IV zum Theile I der Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen, giltig zu den Gebührentarifen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen v. 16/9. 81, enthaltend: 1. Abänderung u. Ergänzung der Tarifbestimmungen. 2. Abänderung und Ergänzung der Waarenclassification, giltig v. 1/11. 82.

|(1817) **Pilsen-Priesen.** Nachtrag III zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport, giltig v. 1/10. 82.

Chimay-Eisenbahn. Nachtrag 28 zum allgemeinen Tarif v. 19/7. 81, giltig v. 1/11. 82.

(1927) **Grand-Central-Belge-Eisenbahn.** Aenderungen der Specialtarife 3 I, 58 I und 20 Z für den Local-Güterverkehr.

|**Niederländische Rheineisenbahn.** Es sind ausgegeben: a) Der Gütertarif für den Local-Binnenverkehr nebst den dazu erschienenen Nachträgen 1 bis 8 incl. b) Der Gütertarif für den Internationalen Localverkehr nebst den dazu edirten Nachträgen 1 bis 4 incl.

|(1961) **Rumänische Staatsbahn.** Tarif für die Beförderung von Fracht- und Eilgütern von Stationen der Ploesti-Predeal-Linie nach sämmtlichen Stationen der Rumänischen Eisenbahn und vice versa. Nachtrag II zum Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport v. 25/5. 82.

II.

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Nachtrag 15 v. 1/11. 82 zum Tarifheft No. 2 v. 1/4. 78, enthaltend Bestimmungen von Tarifsätzen. (K. E.-D. Magdeburg.)

|**Elbe-Umschlagsverkehr.**

|(1851) Einführung des Nachtrages I zum Tarife für Ungarn-Laube, bezw. Dresden-Elbequai.

|(1859) Rumänisch-Galizisch-Oesterreichischer Elbe-Umschlags-Güterverkehr. Einführung des Tarifes für den rubricirten Verkehr.

|(1859) Einführung des Rumänisch-Galizisch-Sächsischen Elbe-Umschlags-Getreidetarifes. (Oe. N. W.)

Friesisch-Westfälischer Verband. Nachtrag III v. 15/11. 82 zum Tarife für den Güterverkehr v. 1/4. 82, enthaltend: I. Anderweite bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn. II. Einbeziehung der Station Bremen der Oldenburgischen Bahn in den Güterverkehr. III. Berichtigungen. (Oldenburg.)

(2077) **Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn-Verkehr.** Nachtrag II zum Gütertarif Theil II v. 1/3. 81, giltig v. 15/11. 82, enthaltend Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften. (A.-K.)

(2008) **Hannover-Westfälischer Verband.** Nachtrag 1 vom 10/11. 82 zum Gütertarife v. 1/7. 82. Anderweite Entfernungen für den Verkehr mit Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn. Berichtigungen etc. des Haupttarifs. (Ha.)

(2069) **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verbands-Gütertarif** v. 1/5. 78 bezw. **Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verbands-Gütertarif** v. 1/3. 78 nebst Nachträgen. Am 15/11. 82 sind für den Verkehr zwischen der Station Dömitz der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) — excl. der Stationen der Strecke Haiger-Giessen —, des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln

(linksrheinisch) — excl. der Stationen der Strecken Bacharach-Bingerbrück - Saarbrücken - Saargemünd und Saarbrücken - Völklingen —, des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld — excl. der Stationen östlich von Arnsberg — und der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn andererseits, unter Aufhebung der im Tarif enthaltenen bezüglichen Sätze, neue bezw. ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

(1565) **Main-Neckar-Oberhessischer Verkehr.** Gütertarif v. 1/10. 82 (0,40 *M*) (Oberhess.)

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr.

(1970) Nachtrag XIX zu Heft No. 1 v. 1/1. 81, giltig v. 1/11. 82 ab, enthaltend Berichtigung von Entfernungen, neue Entfernungen und Frachtsätze für Triptis mit Lollar, Geismar und Küllstedt mit Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Erfurt sowie Gera W. G. B., Maizières mit allen nördlichen und östlichen Stationen.

(1970) Nachtrag XII zu Heft No. 5 v. 1/1. 81, giltig v. 1/11. bezw. 10/12. 82 ab, enthaltend Berichtigung verschiedener Frachtsätze für Spiritus und Sprit im Verkehr mit Schweizerischen Stationen, Einführung anderweiter Ausnahme - Frachtsätze für Holz und Getreide etc. im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg. (K. E.-D. Erfurt.)

(1962) **Mitteldeutscher Eisenbahnverband.** Zu Heft 1 v. 1/1. 81. Dienstbefehl, betreffend Einführung neuer ermässigter Ausnahmesätze für Holz in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Mittelsinn, Burgsinn und Rieneck einer- und Ladenburg andererseits v. 20/10. 82. (M.-N.)

(2019) **Mitteldeutscher Verbands - Güterverkehr.** Zu Heft 1 v. 1/1. 81. Am 1/11 82 Einführung eines directen Ausnahme-Frachtsatzes für Holz zwischen Salmünster und Ladenburg. (M.-N.)

(1863) **Nassau-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.** Nachtrag II zum Wechseltarife v. 1/4. 81, giltig v. 1/10. 82, enthaltend: a) Abänderung und Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften. b) Ermässigung der Frachtsätze zwischen Bensheim-Darmstadt einer- und Niederlahnstein und Oberlahnstein andererseits. c) Neue Frachtsätze zwischen Erbach im Rheingau und der Main-Neckarbahn. (M.-N.)

(1994) **Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verbands-Güterverkehr.** Nachtrag VIII zum Tarif v. 1/1. 81, giltig v. 1/11. 82, enthaltend Aenderungen der besonderen Bestimmungen und speciellen Tarifvorschriften, Kilometerzeiger und Frachtsätze für Nordstemmen, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, neue bezw. geänderte Entfernungen für Gerstungen, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, Ausnahmetarif für Langholz-Transporte und Berichtigungen. (K. E.-D. Erfurt.)

(1850) **Posen-Schlesischer Verband.** Unter Aufhebung des Tarifs für den Posen-Schlesischen Verbandverkehr v. 15/10. 77 nebst den zu demselben erschienenen Nachträgen I bis VII ist am 1/10. 82 ein neuer Tarif herausgegeben. (R. O.-U.)

(2075) **Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband.** Am 16/11. 82 tritt zum Tarif für den Preussisch-Oberschlesischen Verbandverkehr der Nachtrag VI und zu dem Anhang desselben — Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen v. 1/8. 82 — der Nachtrag I in Kraft. Der erstere enthält: 1. Die Aufnahme von Bestendorf, Grünhagen, Maldeuten, Mohrungen, Pr. Holland, Gottersfeld und Kornatowo für den generellen Verkehr und mit Oberschlesischen Stationen auch für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II. 2. Ermässigte Frachtsätze für Graudenz, Gruppe und Melno, sowie für Argenau. 3. Einbeziehung von Pr. Holland in den Ausnahmetarif für Flachs. 4. Die Aenderung der Bestimmung betreffs der Transitsätze für Alexandrowo. 5. Aufnahme von Gr. Stein O. S. E. auch für Eil- und Stückgüter-Verkehr. 6. Aenderung des Stationsnamens Lichtenberg in „Lichtenberg-Friedrichsfelde". — Der Nachtrag I zum Anhang enthält: Die Aufnahme vorgenannter Stationen in den Ausnahmetarif für Steinkohlensendungen bei Aufgabe von je 10 000 kg pro Wagen und ermässigte Frachtsätze für Graudenz und Gruppe. (K. E.-D. Bromberg.)

(2102) **Preussisch-Sächsischer Verband.** Mit dem 16/11. 82 tritt zu dem Preussisch-Sächsischen Verbandtarif v. 1/5 82 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält: 1. Aenderungen der speciellen Tarifvorschriften. 2 Frachtsätze für a) Cüstriner Vorstadt des Bezirks Bromberg, b) Dt. Eylau Stadt der Marienburg-Mlawkaer Bahn, c) Posen der Posen-Creuzburger Bahn, d) Braunsdorf der Sächsischen Staatsbahn. 3. Ermässigte Frachtsätze für Dresden Alt- und Neustadt sowie Leipzig und Borsdorf. 4. Ausnahmetarifsätze für Flachs und Hanf mit Chemnitz, Freiberg, Wiesenbad und Zöblitz der Sächsischen Staatsbahn. 5. Ausnahmetarifsätze für Sprit und Spiritus mit a) Danzig l. Thor und Olivaer Thor des Bezirks Bromberg, b) Altchemnitz und Burkhardtsdorf der Sächsischen Staatsbahn. 6. Ermässigte Frachtsätze für Gr. Gandern (B. S. F. E.). 7. Frachtsätze für Steinau a/O. (B. S. F. E.). 8. Aufhebung von Sätzen. 9. Aenderung eines Stationsnamens. 10. Tarifberichtigungen. Soweit durch die Tarifberichtigungen Erhöhungen hervorgerufen werden, treten dieselben erst mit dem 1. Januar 1883 in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

(1988) **Rheinischer Nachbarverkehr.** Am 1/11. 82 ist für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), der Aachen-Jülicher, der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn eine neue Ausgabe des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft getreten, welche im Allgemeinen mit den bisherigen — gleichzeitig zur Aufhebung gelangenden — Bestimmungen und Transportpreisen übereinstimmt. Preis 30 *₰*. (Köln rechtsrh.)

(2009) **Rheinischer Nachbarverkehr.** Am 1/11. 82 sind zwischen verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) andererseits Instradirungsänderungen mit der Massgabe zur Einführung gekommen, dass die bisherigen Instradirungsrouten im Falle bezüglicher Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe noch bis zum 15/12. 82 benutzt werden können. Vom 15/12. 82 ab gelten die directen Frachtsätze nur über die neu eingeführten Instradirungsrouten. (Köln rechtsrh.)

(1902) **Rheinisch-Thüringisch-Sächsischer Verband** v. 15/7. 78. Einführung des Nachtrags IX, Tarifsätze und Kilometer für Hemer, Milspe-Thal und Voerde, sowie ermässigte Sätze für Lüdenscheid und Ausnahmetarif für Schwefelkies enthaltend. (B. M.)

(1999) **Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Baseler Verkehr.** Zum Gütertarif v. 1/9. 81 ist am 1/11. 82 der Nachtrag V in Kraft getreten, enthaltend u. A. Vorschriften über das Verfahren bei Routenvorschriften der Versender und neue Frachtsätze für die Stationen Hemer, Littfeld, Milspe-Thal und Voerde, sowie ermässigte Frachtsätze für Station Lüdenscheid des Directionsbezirks Elberfeld. Preis 10 *₰*. (Köln rechtsrh.)

(1983) **Rheinisch - Westfälisch - Hessischer Verkehr.** Am 1/11. 82 ist unter Aufhebung des Tarifheftes 5 v. 1/4. 82 zum Gütertarife ein neues Tarifheft V in Kraft getreten. Dasselbe enthält anderweite, theilweise reducirte Entfernungen respective Frachtsätze für die Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg, sowie die Kilometerentfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Aldenhoven, Haaren, Höngen, Kirchberg, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Bahn im Verkehr mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn. Die in demselben enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Eberbach und Mannheim kommen auch im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatsbahn zur Anwendung. Preis 20 *₰*. (Köln rechtsrh.)

(1982) **Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahnverkehr** vom 1/1. 81. Am 1/11. 82 ist, unter Aufhebung des Heftes 5 v. 1/4. 82 zum Gütertarif, ein neues Heft 5 zum genannten Tarife in Kraft getreten. Dasselbe enthält anderweite, theilweise reducirte Kilometerentfernungen resp. Frachtsätze für die Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg, sowie die Kilometerentfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Aldenhoven, Haaren, Höngen, Kirchberg, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Bahn im Verkehre mit Stationen der Main-Neckarbahn. Die in dem neuen Hefte für die Main-Neckarbahnstationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze kommen auch im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatsbahn zur Anwendung. Preis 10 *₰*. (Köln rechtsrh.)

(1993) **Rheinisch - Westfälisch - Pfälzischer Gütertarif.** Am 1/11. 82 ist für den Verkehr zwischen Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits unter Aufhebung des Heftes IV v. 1/3. 82 ein neues Heft IV in Kraft getreten. Dasselbe enthält ausser den bisherigen, neue Tarifsätze für die Stationen Aldenhoven, Haaren, Höngen, Kirchberg, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Eisenbahn. Preis 15 *₰*. (Köln rechtsrh.)

(1909) **Rheinisch - Westfälisch - Thüringischer Verband** vom 15/6. 78. Einführung des Nachtrags VII, Tarifsätze und Kilometer für Hemer, Milspe-Thal und Voerde, sowie ermässigte Sätze für Lüdenscheid und Ausnahmetarif für Schwefelkies enthaltend. (B.-M.)

(2006) **Sächsisch-Thüringischer Verband.** Nachtrag XV zum Gütertarif v. 16/3. 80, giltig v. 1/11. 82 ab, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lauchhammer und Ammendorf und Berichtigung des Tarifs. (K. E.-D. Erfurt.)

(2063) **Schlesisch - Süddeutscher Verbandverkehr** v. 1/5. 78/1/6. 82. Der v. 10/11. 82 ab gültige Nachtrag VIII zu Tarifheft II und Nachtrag 1 zu Theil II Heft No. 2 enthält Ausnahme-Frachtsätze für Sprit und Spiritus nach Romanshorn transito und Rorschach transit. Preis 0,10 *M* (Oberschles.)

(2059) **Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.** Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif, Theil II v. 1/6. 82 (gültig vom 10/11. 82) enthaltend: Tarifsätze zwischen Bokelholm, Station der Altona-Kieler Bahn, einerseits und Wesselburen, Station der Westholsteinischen Bahn, andererseits. (A.-K.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband.

(2020) Nachtrag XXVIII zum Tarifheft 1 v. 1/11. 77, giltig v. 10/11. 82 bezw. 1/1. 83 ab, enthaltend anderweite, theilweis er-

höhte Frachtsätze für Halle, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Markteinersheim und Werrabahnstationen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1a und 1b für den Verkehr mit Halle, Station des Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt, Bestimmung hinsichtlich Tarifirung des Artikels „Schuhpflöcke“ und Berichtigungen.

(2020) Nachtrag XVIII zum Tarifheft 2 v. 1/7. 78, giltig vom 10/11. 82 ab, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1a und 1b für den Verkehr mit Halle, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt. (K. E.-D. Erfurt.)

III. A. 1.

Breslau-Freiburg mit Oberschles. E. Nachbar-Verkehr mit der Oberschlesischen Eisenbahn. Tarif vom 10/10. 80.

Am 25/11. 82 ist Nachtrag II in Kraft getreten.

Derselbe enthält neue Frachtsätze der Ausnahmetarife No. 1 und 2 für Deutsch-Wette und Gross-Strehlitz, einen Frachtsatz des Ausnahmetarifs No. 8 für die Relation Königshütte-Rosdzin, sowie Druckfehlerberichtigungen. (Br.-Fr.)

Posen-Creuzburg mit Breslau-Warschauer E. Transitsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Gondeck, Schroda, Sulencin und Falkstätt einerseits und KempenBreslau-Warschauer Eisenbahn andererseits, gültig für den Verkehr von den erstgenannten 4 Stationen nach Breslau, Oderthor, Stadtbahnhof und Mochbern via Ostrowo-Kempen. (P.-Cr.)

Staatsbahntarife.

(2082) Staatsbahntarif zwischen den Directionsbezirken **Bromberg-Berlin.** a) Mit dem 16/11. 82 tritt der Nachtrag VI in Kraft, derselbe enthält: 1. Ermässigte Entfernungen für Cüstrin, Graudenz und Gruppe des Bezirks Bromberg. 2. Entfernungen für Bestendorf, Cüstriner Vorstadt, Gottersfeld, Grünhagen, Kornalowo, Maldeuten, Mohrungen und Pr. Holland des Bezirks Bromberg sowie für Grube Vaterland des Bezirks Berlin. 3. Aufnahme von Delitzsch, Halle und Leipzig B. A. E., sowie Cottbus, Grossenhain und Peitz C. G. B. in den Staatsbahntarif Bromberg - Berlin. 4. Frachtsätze mit D. Eylau Stadt, der Marienburg - Mlawkaer Bahn. 5. Ermässigte Ausnahmesätze für Getreide etc. im Verkehr mit einigen Stationen des Bezirks Berlin und Ausnahmesätze für Getreide etc. im Verkehr mit Mohrungen und Pr. Holland, des Bezirks Bromberg. 6. Neue Flachsausnahmesätze für Pr. Holland. 7. Neue Ausnahmesätze für Braunkohlen etc. ab Grube Vaterland und Trebnitz. 8. Aenderungen von Stationsnamen und Druckfehler - Berichtigungen. Soweit durch diese Berichtigungen Erhöhungen eintreten, kommen dieselben erst mit dem 1. Januar 1883 zur Anwendung. (K. E. D. Bromberg.)

(1777) Staatsbahntarif zwischen **Bannschweig-Berlin, Bromberg, Breslau.** Die für die Station Altwasser gegebenen Entfernungen ermässigen sich um 2 km, die für Waldenburg erhöhen sich um 3 km, ausgeschlossen sind hiervon die Entfernungen für Einbeck, Gittelde, Kreiensen und Ringelheim. (K. E. D. Bromberg.)

(1887) Güter-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Elberfeld einerseits** und des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Magdeburg andererseits** vom 1/5. 82, Berichtigung der Entfernungs-Angaben Eggersdorf-Gevelsberg-Haufe, Eggersdorf-Mlispe-Thal, Eggersdorf-Voerde und Wusterwitz-Lüdenscheid. (B.-M.)

(1900) Güter-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Elberfeld einerseits** und der Eisenbahn-Directions-Bezirke **Magdeburg, Bromberg und Berlin andererseits** vom 1/5. 82. Aenderung des Termins für die Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahn-Stationen. (B. M.)

Staatsbahnverkehr.

(1872) 1. Nachtrag 10 zu Heft 1 des Gütertarifs v. 1/1. 81, gültig v. 1/10. 82 und enthaltend: I. Anderweite Stückgutfrachtsätze im Verkehr mit Mittelwalde-Oberschlesische Bahn; II. Ausnahmefrachtsätze für Flachs- und Hanftransporte zwischen Frankfurt a/M. und Höchst (N. B.) und verschiedenen Ostbahnstationen. (Frankfurt a/M.)

(1888) 2. Nachtrag III zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Elberfeld, gültig v. 15/10. 82 enthaltend: I. Berichtigungen und Ergänzungen; II. neue bezw. abgeänderte Entfernungen für die Stationen, Hemer, Littfeld, Lüdenscheid, Milspe-Thal und Vörde des Directionsbezirks Elberfeld. (K. E.-D. Frankfurt a/M.)

(1888) 3. Nachtrag II zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. Hannover, gültig vom 15. October 82 ausser einigen Berichtigungen resp. Ergänzungen enthaltend: I. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Europäisches Holz des Specialtarifs II; II. veränderte Entfernungen für die Stationen Barby, Calbe (Stadt) und Neugattersleben. (K. E. D. Frankfurt a/M.)

(1888) 4. Nachtrag III zum Gütertarif für den directen Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (rechtsrheinische), gültig v. 15/10. 82 enthaltend: I. Berichtigungen resp. Ergänzungen; II. Entfernungen für die Haltestelle Mersch des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinische). (K. E. D. Frankfurt a/M.)

(2001) Gütertarif Köln (linksrheinisch) und Magdeburg (incl. der Berliner Ringbahn) v. 1/5. 82. Nachtrag III v. 1/11. 82. Inhalt: 1. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers (E.): a) anderweite Entfernungen für die Station Leipzig M. H., b) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Griefstedt, Grizehne, Gr. Rudestedt, Heldrungen, Sömmerda und Stotternheim des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg; 2. Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes 2 für Eisen und Stahl, auch verzinkt etc., nach Berlin etc.; 3. Berichtigungen. Soweit durch die sub 1a genannten Entfernungen für Leipzig M. H. Erhöhungen der bisherigen Sätze eintreten, kommen dieselben erst mit dem 1/1. 83 zur Anwendung. Preis 0,10 *M.* (K. E. D. l. K.)

(1997) Am 1/11. 82 ist der Nachtrag II zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg v. 1/5. 82 in Kraft getreten. Derselbe enthält Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Bestimmung über die Frachtberechnung für Schnellzugs-Eilgüter nach und von Berlin loco und trans., Kilometerzeiger für die neu aufgenommenen Stationen Mersch des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Griefstedt und Grizehne des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Tarifkilometer resp. Frachtsätze zwischen Leipzig und den Stationen der Strecken Wetzlar-Troisdorf, Siegen-Betzdorf und Troisdorf-Hochheim, eine Ausnahmetarifbestimmung für Langholz, Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 4 für Eisen und Stahl des Specialtarifs II und Berichtigungen. Soweit die Tarifkilometer resp. Frachtsätze des Nachtrages Erhöhungen in sich schliessen, kommen dieselben erst v. 15/12. 82 ab zur Anwendung. Preis 10 ₰. (Köln rechtsrh.)

(1940) a) Nachtrag No. 3 v. 1/11. 82 zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Magdeburg und Hannover v. 1/1. 82, enthaltend: I. Aenderung von Stationsbezeichnungen; II. Ausnahmetarif für Langholz; III. neue Entfernungen für die Haltestelle Griefstedt und die Station Grizehne bei Calbe a/S. des Directionsbezirks Magdeburg, sowie anderweite ermässigte Entfernungen für Berlin (Potsdamer und Dresdener Bahnhof), Gnadau und Wulfen; IV. Stations-Tariftabelle für die Haltestelle Griefstedt und die Station Berlin (Potsdamer und Dresdener Bahnhof); V. anderweite Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II und für Stärke etc. zum Export im Verkehre mit Berlin (Potsdamer Bahnhof) bezw. Berlin (Potsdamer und Dresdener Bahnhof); VI. neue Ausnahmesätze für rohe Bergproducte und Kieserit zum Export bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger.

(1940) b) Nachtrag No. 4 v. 1/11. 82 zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Magdeburg einerseits und Oldenburgischen Stationen andererseits v. 1/1. 82, enthaltend: I. Berichtigungen; II. Aenderung von Stationsbezeichnungen; III. Ausnahmetarif für Langholz; IV. neue Entfernungen für die Haltestelle Griefstedt und die Station Grizehne bei Calbe a/S. des Directionsbezirks Magdeburg; V. neue bezw. abgeänderte Tarifsätze für den Verkehr mit Griefstedt und Berlin (Potsdamer und Dresdener Bahnhof; VI. anderweite Ausnahmefrachtsätze für rohe Bergproducte und Kieserit zum Export bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger.

(1941) c) Nachtrag No. 2 vom 1/11. 82 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Magdeburg vom 1/1. 82, enthaltend: I. Zu Abschnitt E Kilometerzeiger: 1. Aufnahme der Haltestelle Griefstedt (Directionsbezirk Magdeburg) und der Stationen Lebus und Podelzig, sowie der Haltestelle Grube Vaterland (Directionsbezirk Berlin) in den Verkehr; 2. Berichtigungen zum Haupttarif; 3. abgeänderte Entfernungen für die Stationen Eggersdorf, Eickendorf, Gnadau, Schönebeck und Wulfen (Directionsbezirk Magdeburg), desgleichen für die Stationen Altwasser, Letschin, Seelow und Waldenburg (Directionsbezirk Berlin); 4. Abänderung des Stationsnamens Calbe a/S. in Grizehne (bei Calbe a/S.) und Entfernungen für diese Station. II. Zu Abschnitt F Tariftabellen: 1. Frachtsätze für Station Liebau trans.; 2. Ausnahmetarif 2 für Getreide etc. im Verkehr mit Station Langwedel. (K. E. D. Magdeburg.)

III. A. 2.

(1565) Gütertarif für den Verkehr der Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Frankfurt a/M. und der Oberhessischen Eisenbahn** v. 1/10. 82 (0,65 *M.*) Vieh- etc. Tarif für denselben Verkehr v. 1/10. 82 (0,05 *M.*) (Oberhess.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Nachtrag V zu den Entfernungstabellen des 3. Heftes, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Hainstadt, Klein-Anheim und Seligenstadt a/M. der Hessischen Ludwigsbahn enthaltend, ist am 15/10. 82 zur Einführung gekommen. Preis 0,10 *M.* (E. L.)

III. A. 3.

(2012) **Güterverkehr Köln (linksrh.) und Hessische Ludwigsbahn.** Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Betriebsamtes Saarbrücken und der Station Conz des Betriebsamtes Trier einer- und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits v. 1/11. 82. Preis 1 *M.* Aufgehoben wird nunmehr gänzlich das Tarifheft II für den Güterverkehr zwischen Stationen der Betriebsämter Trier und Saarbrücken incl. Station Coblenz einer- und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits v. 1/1. 81. (K. E. D. l. K.)

III. B. 2.

Nachtrag 1 zu dem seit 1/1. 82 giltigen Tarife für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume einerseits und Stationen der im Nachtrage benannten Eisenbahnen andererseits. Giltig v. 1/10. 82. (Ung. Stsb.)

III. B. 3.

Nachtrag I zu dem seit 1/1. 82 giltigen Tarife für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Cormons (transit) und Triest einerseits und den Stationen der im Nachtrage benannten Eisenbahnen andererseits. Giltig v. 1/10. 82. (Ung. Stsb.)

III. C. 2.

Bayerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verbandverkehr. Nachtrag IV zu Theil II Heft 1. (K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb.)

(2122) **Oesterreichisch - Ungarisch - Süddeutscher Verband.** Aufhebung der in Theil III, Heft 1, Abtheilung B. v. 20/9. 81 S. 91 für Darmstadt, Frankfurt a/M. Westb., Sachsenhausen bestehenden directen Frachtsätze am 1/1. 83. (M. N.)

(1908) **Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband-Gütertarif** v. 1/1. 80. Am 1/11. 82 kam für Wolle, Wollabfälle, Scheerhaare und Rauhbaare zwischen Breslau O. S. E. und Dzieditz K. F. N. B., für sich allein oder in Verbindung mit Artikeln des Spec.-Tarifs I in Wagenladungen zu 5 000 kg aufgeliefert, ein directer Ausnahmefrachtsatz von 1,17 *M.* pro 100 kg zur Einführung. (Oberschl.)

(1969) **Ostdeutsch-Ungarischer Verband-Gütertarif.** Theil II Heft 1 v. 1/7. 82. Der v. 15/11. 82 ab gültige Nachtrag I enthält: 1. Ergänzung zu den besonderen Bestimmungen S. 5 sub 1 des Haupttarifs, betreffend die Reexpeditionsbegünstigungen bei Transporten ab den Budapester Lagerhäusern. 2. Aufnahme der Station Mittelsteine (E.-D.-Bez. Berlin). 3. Aufnahme von Szegedin Alf. F. B. in den Ausnahmetarif No. 5 für die Beförderung der zur Stückgutclasse I gehörenden Artikel in Wagenladungen. 4. Aufnahme von Kosel-Kandrzin O. S. E. in den Ausnahmetarif No. 8 für landwirthschaftliche Maschinen. 5. Aufnahme von Liszka-Tolcsva und Sárospasak U. N. O. B. in den Ausnahmetarif No. 15 für Borke. 6. Berichtigungen. Preis 0,10 *M.* (Oberschl.)

(1743) **Ostdeutsch-Ungarischer Verband-Gütertarif.** Theil II Heft 2 v. 1/10. 81. Der v. 1/11. 82 ab gültige Nachtrag III enthält: 1. Berichtigte (theils ermässigte, theils erhöhte) Frachtsätze des Ausnahmetarifs A (Getreide etc.) für einige Stationen. 2. Aufnahme der Stationen der Rakos-Ujszásjer Linie der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif A (Getreide etc.) 3. Berichtigte (theils ermässigte, theils erhöhte) Frachtsätze des Ausnahmetarifs B. (Kleie etc.) für einige Stationen. 4. Berichtigung im Ausnahmetarif C. (Säcke). 5. Aufnahme der Stationen der Rakos-Ujszaszer Linie der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif C. (Säcke). 6. Aufhebung der directen Frachtsätze des Ausnahmetarifs A. (Getreide etc.), B. (Kleie etc.) und C. (Säcke) zwischen der Neu-Szönyer Linie und Jägerndorf und Ziegenhals. Preis 0,20 *M.* (Oberschles.)

(1842) **Ungarisch-Deutscher Viehverkehr via Ruttka und via Marchegg** v. 1/1. 82. Der v. 15/11. 82 ab gültige Nachtrag I enthält: 1. Berichtigungen zum Tarif und Ergänzung der Tarifvorschriften. 2. Berichtigungen bezw. Aenderungen resp. Ergänzungen der Tariftabellen und der Instradirungsvorschriften. Preis 0,10 *M.* (Oberschles.)

III. D.

Belgisch-Schweizerischer Gütertarif v. 1/6. 81. Die Artikel Oelkuchen und Oelkuchenmehl sind v. 10/10. 82 ab in das Classificationsverzeichniss und zwar unter Serie 5 bei Sendungen von 5 000 kg und unter Serie 11 bei Sendungen von 10 000 kg eingestellt worden. (E.-L.)

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Nachtrag I zum Heft IIIb ist am 1/10. d. J. zur Einführung gekommen. Derselbe enthält ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen Roheisen-Ausnahmesätze für den Verkehr mit der Station Gent, ferner eine Bestimmung über die weitere Anwendbarkeit der Roheisen-Ausnahmesätze im Allgemeinen sowie einen Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Seefischen etc. Preis 0,10 *M.* (E.-L.)

(1948) **Belgisch - Südwestdeutscher Güterverkehr.** Zu den Tarifheften IXa und IXb sind am 1/11. cr. die Nachträge II in Kraft getreten; Inhalt: Neue Frachtsätze für Bensheim, Darmstadt, Heidelberg, Ergänzung des Haupttarifes durch Abtheilung VI. Ausnahmetarif für Holz, Abtheilung VII. Verzeichniss der nicht tarifirten Stationen zu Abschnitt VI, Abtheilung VIII. Verzeichniss der im Innern der Städte gelegenen nicht tarifirten Belgischen Güterexpeditionen etc., Abtheilung IX. Assimilationstabelle der Privatanschlüsse, auch Druckfehlerberichtigungen und erhöhte Frachtsätze der allgemeinen Tariftabellen für Heidelberg (No. I des Tarifheftes IXa). Letztere treten jedoch erst am 15/12. 82 in Kraft. (K. E.-D. l. K.)

(1990) **Deutsch-Belgischer Güterverkehr.** Am 1/11. 82 ist der Nachtrag II zum Hefte I des Deutsch-Belgischen Gütertarifs v. 1/1. 81 in Kraft getreten. Derselbe enthält eine anderweitige Berechnung der Lieferfristen nach Massgabe der auf den Deutschen Bahnen bestehenden Bestimmungen, neue Beseimmungen über die Tarifirung von Wolle und und Wollabfällen, sowie Ergänzungen der Güterclassification. (Köln rechtsrh.)

(1914) **Deutsch-Belgischer Güterverkehr.** Zu Heft II und III treten am 1/11. 82 die Nachträge IV in Kraft. Inhalt: Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, Ermässigung der Frachtsätze für die Station Antwerpen (Süd) bezw. Antwerpen (Süd) transit, anderweite Frachtsätze, sowie andere Benennung einiger Belgischer Stationen, Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Flachs, Hanf und Hanfstroh für den Verkehr von Thorn im Nachtrage III, Erhöhung der Frachtsätze für die Station Ronneburg der Sächsischen Staatsbahn und Dudzeele der Belgischen Staatsbahn. Letztere treten am 15/12. 82 in Kraft. (K. E.-D. l. K.)

(1977) **Deutsch-Dänischer Verband.** Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Neudruck v. 15/3. 82, gültig v. 1/11. 82, enthaltend Frachtberechnung für einzelne Stücke Vieh mit dem Nacht-Eilgüterzug Vamdrup-Altona. (A. K.)

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom Tage der Ausgabe ist infolge der Unterbrechung des Betriebes auf der Brennerbahn ein temporärer Ausnahmetarif für den directen Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien via Chiasso-Gotthard für diejenigen Relationen herausgegeben worden, für welche im Theil III des Deutsch-Italienischen Gütertarifs nördlich von Chiasso Schnittsätze nicht vorgesehen sind. Der Tarif enthält nur Sächsische und Bayerische Stationen und werden durch denselben die jeweils nach dem Gotthardtarif sich ergebenden billigsten Tarifsätze für diejenigen Relationen gültig erklärt, welche vereinbarungsgemäss über den Brenner instradiren. (E.-L.)

(2101) **Deutsch-Polnischer Verkehr.** Vom 15/11. 82 werden in den Tarifheften I, II und III des Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes die Kopekenantheile der Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, und Oelsamen, Mehl- und Mühlenfabrikate ermässigt und zwar: a) im Tarifheft No. I im Verkehr zwischen den Stationen Ruda-Guzowska und Warschau einerseits und den Stationen Berlin, Bromberg, Frankfurt a/O., Posen und Thorn andererseits; b) in den Tarifheften No. II und III im Verkehr mit Ruda-Guzowska und Warschau einerseits und sämmtlichen Deutschen Verbandstationen andererseits. Die Ermässigung beträgt 1,77 Kopeken und bei Warschau 8 Kopeken pro 100 kg. (K. E.-D. Bromberg.)

(2109) **Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband.** Die in dem durch unsere Bekanntmachung vom 20/10. 82 eingeführten, vom 13/11. 82 giltigen 16. Nachtrag auf Seite 3 für die Stationen Minsk (M. B. E.), Moskau (M. B. E.) und Smolensk (M. B. E.) enthaltenen Flachssätze treten mit dem 13/11. 82 n. St. in Kraft und ist daher die diesbezügliche auf Seite 3 des 16. Tarifnachtrags enthaltene Anmerkung zu streichen.

(1984) Vom 13/11. 82 tritt der 16. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: a) Einführung eines ermässigten Ausnahmetarifs für Flachs etc. à 10 000 kg; b) Aufnahme der Stationen Kreuzburg, Stockmannshof und Treppenhof der Riga-Dünaburger Bahn in den Ausnahmetarif für Flachstransporte à 500 Pud pro Wagen; c) Aufnahme der Station Frankfurt a/M. in den Ausnahmetarif für Flachstransport à 500 Pud pro Wagen.

(2155) Vom 15/11. 82 n. St. ab tritt für die Beförderung von Bittersalz in Wagenladungen à 5 000 und à 10 000 kg eine Frachtermässigung in der Weise ein, dass der genannte Artikel aus den Allgemeinen Wagenladungsclassen A. resp. B. in den Artikeltarif 5 versetzt wird. (K. E.-D. Bromberg.)

(2005) **Deutsch-Skandinavischer Eisenbahnverband via Kiel-Korsör und via Jütland - Fühnen - Nyborg - Korsör.** Nachtrag XII zum Gütertarif v. 1/7. 77, giltig v. 1/11. 82, nach welchem v. 1/11. 82 an „getrocknetes Obst" zur Classe III tarifirt. (A.-K.)

(1899) **Köln (linksrheinisch) mit der Prinz - Heinrichbahn.** Pag. 44 des Tarifheftes 2 beträgt der Schnittsatz für Stückgut bei Colmar Hütte nicht 4,40 *M.*, sondern 8,40 *M.* Diese Berichtigung tritt v. 20/11. 82 an in Kraft. (Köln linksrh.)

(2086) **Niederländisch - Norddeutscher Eisenbahnverband.** Nachtrag 9 v. 15/11. 82 zum Gütertarife v. 1/10. 79, enthaltend: a) Ergänzung der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement. b) Aenderung des Stationsnamens Wegersleben. c) Aufnahme der Stationen Blankenburg, Derenburg und Langenstein der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn. d) Aufnahme von Sta-

tionen der Braunschweigischen Eisenbahnen und des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg für die Beförderung von Gütern des Specialtarifs III. Preis 0,20 *M.* (Braunschweig.)

(2084) **Schlesisch-Polnischer Verband-Gütertarif** v. 1/6. 82. Nachtrag II v. 15/11. 82 enthält: 1. Ergänzungen der Vorbestimmungen. Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif. 2. a) Bestimmungen betreffs Giltigkeit der Transitsätze, b) Ermässigung der Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. auf Schnitttafel A. Preis 0,12 *M.* (Oberschles.)

(2029) **Südwest-Russisch-Norddeutscher Verband.** Vom 13./1/11. werden zu den Sätzen des Ausnahmetarifs III für Holz etc. ausser den auf Seite 139 des Haupttarifes ad 2 genannten Holzarten auch „Fichtenschwellen" befördert. (K. E.-D Bromberg.)

(2080) **Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr.** Nachtrag II zum Hefte I, Nachtrag II zum Hefte II, Nachtrag I zum Hefte III des Tarifes für die directe Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren v. 15/10. 81 sind am 15/11. 82 in Kraft getreten. Inhalt: Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes, Schnittfrachtsätze für die Beförderung von Pferden und Vieh im Verkehre mit Ehrenfeld, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (linksrheinisch) und Borgerhout, Station der Grossen Belgischen Centralbahn, sowie Frachtsätze für Eisenbahnfahrzeuge, Pferde und Vieh für den Verkehr mit den Stationen Binche, Hérinnes-Warcoing, Meirelbeke, Schellebelle und Wetteren der Belgischen Staatsbahn. Eintretende Tariferhöhungen erhalten am 27/12. 82 erst Geltung. (K. E.-D. l. K.)

(1853) Directer Tarif für Eilgut- und Frachtgutbeförderung zwischen Stationen der **Rumänischen Eisenbahn** einerseits und Stationen der Rumänischen Linien der **Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn** andererseits. (Rumän. Stsb.)

IV.

Blei etc. Erweiterung des Ausnahmetarifs 2 für Blei, Zink, Blech, bleiische und zinkische Producte im Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbande, giltig v. 15/10. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(2132) **Braunkohlen.** Einführung des Nachtrages II zum inländischen Braunkohlentarife via Aussig v. 1/11. 81. (Oe. N. W.)

Cement. Ausnahmetarif I a für den Transport von Cement etc. im Localverkehre. (K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb.)

(2056) **Eisenstein.** Rechtsrheinisch-Bayerischer Verkehr. Am 10/11. 82 ist für die Beförderung von Eisenstein in Wagenladungen von je 10 000 kg von Station Lichtenfels der Bayerischen Staatsbahn nach Dillenburg ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,82 *M.* pro 100 kg zur Einführung gekommen. (Köln rechtsrh.)

(1996) **Eisenwaaren.** Die Station Saarn des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld ist v. 1/11. 82 ab in die Ausnahmetarife v. 1/3. bezw. 20/10. 80 für den Verkehr mit den Elb-, Weser- und Emshafenstationen bezw. Lübeck, Altona, Ottensen, Kiel, Flensburg und Mecklenburgischen Stationen mit Frachtsätzen für die Classen 4 und 5 bezw. 3 (Eisenwaren des Specialtarifs I) aufgenommen. (Köln rechtsrh.)

(2038) **Flachs.** Vom 15/11. 82 ab tritt für die Beförderung von Flachs etc. zwischen der Station Königsberg i. Pr. einerseits und Deutschen Stationen andererseits ein Reexpeditionstarif in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

Getreide.

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreidetarif v. 1/1. 80. Nachtrag XIII zum Tarifheft 1 enthält ermässigte Tarifsätze für Dresden. Preis 0,02 *M.* (Oberschles.)

Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Getreideverkehr. (K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb.)

(2042) **Holz.** Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Holz im Main-Neckar-Bayerischen Verkehre, giltig v. 1/11. 82. (M.-N.)

Hornvieh.

Ausnahmetarif für den Transport von Hornvieh in Wagenladungen von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wien (St. Marx) der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig v. 1/11. 82. (K. F.-N.)

(1882) Einführung eines Ausnahmetarifes für den Transport von Hornvieh in Wagenladungen von Oe. N. W. B. Stationen nach Wien (St. Marx) der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Oe. N.-W.-B.)

Kohlen.

(2135) Einführung des Nachtrages I zum Buschtêhrad-Kladnoer Kohlentarife via Böhmisch-Brod-Kolin v. 1/6. 79.

(2136) Einführung des Nachtrages II zum Buschtêhrad-Kladnoer Kohlentarife von Kralup und Bubna v. 15/4. 79.

(2137) Einführung eines Nachtrages I zum Oberschlesischen Kohlentarife via Mittelwalde v. 1/7. 82. (Oe. N.-W.)

(2002) Kohlenverkehr nach Nordbayern. Ausnahmetarif No. 10. Kohlen- und Kokessendungen nach Markteinersheim sind mit den Frachtsätzen für Kitzingen plus 0,03 *M.* pro 100 kg direct zu kartiren. Als Entfernungen kommen die für Kitzingen plus 12 km in Betracht. (K. E.-D. l. K.)

(2010) Saarkohlenverkehr mit der Ostschweiz. (Ausnahmetarif No. 12.) Am 1/1. 83 wird der bisher giltige Ausnahmetarif v. 1/10. 81 nebst Nachträgen durch einen neuen Tarif ersetzt. (K. E.-D. l. K.)

(1884) **Locomotiven.** Ausnahmetarif No. 4 für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Locomotiven, Tendern und anderen Fahrzeugen, die auf der Bahn auf ihren eigenen Rädern laufen, auf den Schweizerischen Bahnen v. 1/10 82, für den Verkehr zwischen Waldshut und der Ostschweiz via Koblenz vom 16/11. 82 giltig. Gratis. (Badische Stsb.)

(2083) **Stärke.** Hanseatisch-Preussischer Verband. Die Ausnahmetarifsätze für Stärke aller Art, Stärke- und Kartoffelmehl etc. zwischen Cüstrin einer- und Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn andererseits haben fortan auch für den Verkehr mit Cüstriner Vorstadt Giltigkeit. (K. E.-D. Bromberg.)

Steinkohlen.

(2098) Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen nach Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn und der Waagthallinie der Ungarischen Staatsbahnen via Halbstadt v. 15/8. 82. Am 15/11. 82 ist Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält Aufnahme der Oesterreichischen Localbahnstationen Kostelec-Vizec, Oppolau, Minkovic und Welwarn. (Br. Fr.)

(1930) Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Am 1/11. 82 ist für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets in von mindestens 50 000 kg bestehenden Sendungen Ausnahmetarife v. 1/7. 82 ein Nachtrag I in Kraft getreten, enthaltend Ergänzungen des Zechenverzeichnisses, anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach Stationen der Berlin-Hamburger, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und Berichtigungen. Preis 5 ₰. (Köln rechtsrh.)

(2021) Am 1/11. 82 ist zu dem Ausnahmetarif v. 1/8. 82 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Württembergischen Staatsbahnen im Rheinisch-Westfälisch-Württembergischen Verkehre ein Nachtrag I in Kraft getreten, welcher Frachtsätze für die Württembergischen Uebergangsstationen Bretten trans., Pforzheim trans., Jagstfeld trans., und Mergentheim trans. enthält. (Köln rechtsrh.)

(2031) Zum Ausnahmetarif v. 1/8. 81 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets im Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Nord-Belge Bahn, der Chimay-Bahn, der Malines-Terneuzer Bahn, der Bahn von Antwerpen nach Gent, der Bahn von Gent nach Brügge via Eecloo, der Bahn von Termonde nach St. Nicolas, der Westflandrischen Bahnen und der Lüttich-Limburger Bahn andererseits via Herbesthal ist am 1/11. 82 der Nachtrag II in Kraft getreten, enthaltend u. A. Ergänzung des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien, neue, sowie ermässigte Frachtsätze und anderweite Bezeichnung für verschiedene Stationen der Belgischen Staatsbahnen. Preis 10 ₰. (Köln rechtsrh.)

(2032) Am 1/11. 82 ist zum Ausnahmetarife v. 1/7. 82 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehre iein Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien, anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Höngen, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Bahn und Berichtigungen. Soweit Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15/12. 82 in Gültigkeit. Preis 10 ₰. (Köln rechtsrh.)

(2033) Am 1/11. 82 ist ein Nachtrag III zum Ausnahmetarife vom 10/11. 81 für den Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Kohlen- etc. Verkehr in Kraft getreten, enthaltend Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien etc., anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Höngen, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Bahn und Berichtigungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die niedrigeren noch bis zum 15/12. 82 in Gültigkeit. Preis 10 Pf. (Köln rechtsrh.)

(2085) Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Cokes von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft via Mittelwalde-Wildenschwerdt v. 1/7. 82. Der vom 15/11. 82 ab giltige Nachtrag I enthält: 1. Aenderung der Stationsbezeichnung „Hohenmauth Zámrsk" in „Zámrsk"; 2. Aufnahme von Stationen der Secundärbahnen Prêlonc-Kalk-Podol und Chotzen-Leitomischl. (O. S.)

Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Cokes von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach den Stationen Carolinenhorst, Damm, Stettin etc. des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin v. 1/3. 82. Mit dem 25/11. 82 sind nach den Stationen Blumenhagen und Strassburg U/M. (Strecke Pasewalk-Mecklenb.-Preuss. Grenze) ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen etc., welche bei den Kohlenversand-Stationen zu erfahren sind, zur Einführung gelangt. (O. S.)

(2131) Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, der Ostpreussischen Süd- und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn v. 20/11. 82 bis 14/11. 83. An Stelle des Tarifes v. 15/3. 80, sowie der Nachträge I und III hierzu ist vorgenannter Tarif in Kraft getreten. Gratis. (O. S.)

(2134) Einführung des Nachtrages I zum Niederschlesischen Kohlentarife via Liebau v. 1/10. 81. (Oe. N. W.)

Nachtrag zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenasche, Cokes, Cokesasche und Briquets, sowie Braunkohlen, Braunkohlen-Cokes und Braunkohlen-Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch). Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Königl. Württemb. Staatseisenbahnen v. 1/8. 82. Giltig v. 1/11. 82 ab. Enthaltend: Frachtsätze für die Württembergischen Uebergangsstationen Bretten transit, Pforzheim transit, Jagstfeld transit und Mergentheim transit. (Württemb.)

(2011) **Twist.** (Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband). Am 10/11. 82 tritt bis auf Widerruf ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Twist in Ladungen von 5 000 kg von Antwerpen nach Prag, Bubenc, Bubna, Kralup, Beraun und Zdic in Kraft. Preis 5 ₰. (K. E. D. l. K.)

(1917) **Rohzuckerverkehr Böhmen-Belgien.** Die Rohzuckertarife v. 1/2. bezw. 15/10. 81 von Stationen der Böhmischen West-, Buschtěhrader, Kaiser Franz-Josef-, Oesterreichischen Staatsbahn, Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Stationen der Belgischen Bahnen bleiben bis 1/11. 82 in Kraft. (K. E. D. l. K.)

(2025) **Rohzuckerverkehr (Deutsch-Belgisch).** Die für den Transport von Rohzucker und Melasse zwischen Prag einerseits und Belgischen Stationen andererseits bestehenden Frachtsätze finden auch auf die vorgelegenen Stationen im Deutsch-Belgischen Verbandstarife, soweit letzterer höhere Frachtsätze aufweist für die Zeit bis zum 1/6. 83 Anwendung. (K. E. D. l. K.)

(2023) **Rohzucker.** Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehre zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Prag-Duxer Eisenbahn, der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn und der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Belgischen Nordbahn und der Bahn Malines-Terneuzen andererseits. Giltig v. 15/11. 82 bis 1/7. 83. (Bn.)

Miscellen.

Verkehr auf den Hochbahnen in New-York. Nach dem „Scientific American" Nov. 18. 1882 wurden auf dem New-York Road und der Metropolitan befördert:

vom 1. Oct. 78 bis 30. Sept. 79 46 045 181 Pers. für 3 526 815,26 Doll.
„ 1. „ 79 „ 30. „ 80 60 831 757 „ „ 4 612 975,56 „
„ 1. „ 80 „ 30. „ 81 75 585 778 „ „ 5 311 075,85 „
„ 1. „ 81 „ 30. „ 82 86 361 029 „ „ 5 973 639,41 „

Elektrische Gaslicht-Compagnien. In England arbeiten zur Zeit 30 elektrische Gaslicht-Compagnien mit einem Capitale von über 30 Millionen Dollars. Fast eben so viel Geld ist zu gleichen Zwecken in Frankreich angelegt.

Kosten der unterseeischen Kabel. Die in allen 5 Welttheilen jetzt vorhandenen 64 000 Miles unterseeischer Kabel haben nach dem „Scientific American" zusammen die enorme Summe von 202 Millionen Dollars gekostet.

Impfung während der Fahrt. Nachdem am 9. November cr. ein Passagier des Morgens 9 Uhr ab New-York fahrenden Express-Zuges der Erie-Bahn, wegen Anzeichen der Pockenkrankheit bei Hornellsville ausgesetzt war, musste der Zug auf der Station Elmira so lange halten, bis sämmtliche nicht bereits revaccinirte Reisenden geimpft waren.

Tunnel unter dem Mersey. Kaum ist der Tunnel unter dem Severn bei Bristol beendet, und schon wieder wird ein anderer Tunnel unter dem Mersey zwischen den Städten Liverpool und Birkenhead in Angriff genommen.

Die Construction einer Brücke erschien stets unmöglich wegen der Breite und der Tiefe des Mersey, dann aber auch wegen der Behinderung des Verkehrs der Seeschiffe, welche weiter stromaufwärts gehen. Es ist projectirt, dass ausser einer Strasse für Fussgänger drei Eisenbahnlinien durchgeführt werden, die eine Verbindung zwischen den Eisenbahnnetzen der durch den Mersey getrennten Grafschaften Lancaster und Chester herstellen sollen.

Nach den ersten Bohrungen auf beiden Ufern des Mersey, und theilweise im Bett desselben, sind die geologischen Verhältnisse dem Unternehmen günstig, da sich bis jetzt ein röthlicher fester Sandstein vorfand. (Ann. d. ponts et chaussées.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 20. December tritt der Nachtrag II respective V des Tarifes für die Verkehre zwischen Oesterreichischen Stationen einerseits und Laube respective Tetschen/Bodenbach Landungsplatz vom 1. Februar 1881 beziehungsweise Dresden-Elbquai vom 15. März 1880 andererseits in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für Roh und Pilé-Zucker.

Exemplare hiervon liegen bei den betheiligten Stationen sowohl als auch bei der unterzeichneten General - Direction bereit. Wien, am 30. November 1882. Die General-Direction. (2237)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband-Güter-Verkehr. Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch - Niederländischer Holz-Verkehr. Rumänisch - Galizisch - Deutscher Getreide-Verkehr. Die in den Tarifheften 2 für die rubricirten Verkehre enthaltenen Frachtsätze für Stettin finden während der Monate December 1882, Januar und Februar 1883 auch für den Verkehr mit Station Swinemünde Anwendung. Ausgenommen hiervon sind die Sätze des Getreide-See-Export-Tarifs, sowie die Sätze ab den Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn (Rumänische Linien) und der Königlich Rumänischen Eisenbahnen für den Getreide- und Classen-Verkehr. Breslau, den 3. December 1882. Im Auftrage der Verband-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (2238)

Schlesisch - Süddeutscher Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. December 1882 gelangen im Schlesisch-Süddeutschen Verbande für den Verkehr zwischen Hainau, Möhlten und Spittelndorf, Stationen des Eisenbahn-Directions Bezirks Berlin, sowie zwischen Lüben, Station der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, einerseits und Bayreuth, Station der Bayerischen Staatsbahn, andererseits die nachstehenden Frachtsätze via Hof-Görlitz zur Einführung.

Zwischen Bayreuth und	Stückgut	Specialtarif A 2.	I.
	pro 100 kg in Mark		
Hainau	5,32	2,76	2,47
Möhlten . . .	5,46	3,19	2,86
Spittelndorf . .	5,66	2,92	2,61
Lüben	5,75	2,96	2,64

Breslau, den 5. December 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbands - Verwaltungen. (2239)

Zum Verbands-Güter-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich - Franz-Eisenbahn andererseits vom 1. April 1878 erscheint mit Gültigkeit vom 10. December cr. der Nachtrag XVII, enthaltend Ergänzungen des Vorworts und der speciellen Tarifvorschriften, sowie Frachtsätze für die Stationen Karow, Krakow und Plau der Güstrow-Plauer Eisenbahn im Verkehre mit Berlin und Hamburg. Schwerin, den 5. December 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft. (2240)

Zum Verbands-Güter-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn andererseits vom 1. April 1878 erscheint mit Gültigkeit vom 10. December cr. der Nachtrag III, enthaltend Aenderungen etc. des Vorworts, der Specialbestimmungen zum Betriebs-Reglement und der speciellen Tarifvorschriften, sowie Frachtsätze für die Stationen Karow, Krakow und Plau der Güstrow-Plauer Eisenbahn im Verkehr mit Hamburg und Wandsbeck. Schwerin, den 5. December 1882. Namens der Verbands - Verwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich - Franz - Eisenbahngesellschaft. (2241)

Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Ab 1./13. December a./n. St. werden für den Artikel „Erdwachs, gereinigt (Cerosin) in Säcken, Kisten oder Fässern" bei Beförderung von ganzen Wagenladungen à 10 000 kg (610 Pud) im Verkehre mit Stationen der Russischen Südwestbahnen und der Kursk - Kiewer Bahn die Frachtsätze der 3. Classe des Südwestrussisch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbandstarifes vom 1./13. April a./n. Styls 1880 beziehungsweise vom 25. April a. St./7. Mai n. St. 1880 berechnet.

Weiters ist in dem ab 1./13. December l. J. gültigen Nachtrage V zum oben genannten Verbande auf Seite 3 bei der Classification von „Maschinen, landwirthschaftlichen: a) Mähmaschinen, Windfegen etc." zur 3. Classe das Wort „sperrig" zuzusetzen. Wien, den 5. December 1882. Die General-Direction der K. K. priv. Gal. Carl-Ludwig Bahn zugleich Namens der betheiligten Bahnen. (2242)

(Fortsetzung der offiz. Anz. auf S. 1246.)

No. 23. Jahrgang 1882. Berlin, am 11. December 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 8. December Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	215	1	Kiste	?	—	—	1	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	
2	AB	2	1	Pack	Säcke	—	6,5	2	Wittenberge	K.E.-D. Magdeburg	beschrieben: Waldbroel.
3	Æ	786	1	Ballen	?	—	—	3	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
4	A G	232	1	„	?	—	26,5	4	Holzminden	„	
5	A G / St G	2142	1	Kiste	Hohlglas	—	83	5	Hagen	„	bekl. Stolberg M. 18./10. Solingen.
6	A L	1009	1	„	leer	—	3,5	6	Berlin Pots. Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	beschrieb. Oschersleben.
7	A M	1	1	Sack	Brod	—	67	7	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
8	A M	73	1	Kiste	?	—	22	8	Düsseldorf Rh.	„	
9	A S	—	1	Pack	Eisenwaaren	—	2	9	Odenkirchen	K. E.-D. Elberfeld	
10	A S	9	1	Korb	Küchengeräthe	—	22	10	M.-Gladbach	„	
11	A W	183	1	Sack	Kartoffeln	—	52	11	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
12	B	5	1	„	Rüben	—	57	12	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
13	B	6	1	Kiste	Eisenwaaren	—	15	13	Jülich	„	
14	B	420	1	Fass	leer	—	13	14	Greiz	Sächs. Staatsb.	
15	B	1750	1	—	eiserne Platte	—	37	15	Langerdreer	K. E.-D. Elberfeld	
16	B	18292	1	Wagen	Kohlen	—	10 000	16	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
17	B E	313 / 513	2	—	Wagendecken	—	—	17	Mannheim	Badische	
18	B H / B H O / B H O	6 / 7 / 7	3	Fässer	gefüllt	—	555	18	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
19	B L	8	1	Pack	Papier	—	—	19	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
20	B M / B	13	1	Fass	Petroleum	—	175	20	Hagen	„	
21	B S	631 / 618 / 18	1	„	?	—	321	21	Düsseldorf	„	
22	B W	169	1	Kiste	Töpferwaaren	—	28	22	Karlsruhe	Badische	bez.: Durchlach-Karlsruhe.
23	C B C	14278	1	„	?	—	—	23	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
24	C B	7477	1	Bürde	Stahl	—	50	24	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
25	C D	6	2	Bund	Tafeln	—	31,5	25	Kirchweyhe	K. E.-D. r. Köln	
26	C F	106	1	Sack	?	—	16	26	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Wernigerode.
27	C H	—	1	Pack	leere Körbe	—	8	27	Wurzen	Sächs. Staatsb.	
28	C H T	2352	1	Ballen	Wolldecken	—	14	28	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
29	C M	34	1	Fass	leer	—	29	29	Melle	K. E.-D. Hannover	beschr. Münster-Melle. Boden-Revision pr. October cr.
30	C M	8127/9	3	Kisten	?	—	15	30	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Crefeld.
31	C. r. rh.	27450	1	Wagen	Stahlspäne	—	—	31	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
32	C V S	1292	1	Kiste	leer	—	—	32	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
33	D	75	1	Bund	10 Paar Holzschuhe	—	10	33	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	beschr. B.-Rittershausen.
34	D S C	37	1	?	leer	—	4,5	34	Berlin	K. E.-D. Magdeburg	
35	Æ	1600	1	Kiste	Porzellan	—	47	35	M.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
36	E H / V H / O	200 / 568 / 1777	1	„	gebrauchte Fussteppiche		46,5	36	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächs. Staatsb.	
37	E L	I	1	Pack	ansch. Schrauben	—	53,5	37	Kreiensen	Braunschweig.	
38	E L	7	1	Kiste	leer	—	22	38	Halensee	K.E.B.-A. Berlin Stadt- u. Ringb.	aus Wagen B. M. 40 037.
39	E M	29189 / 29190 / 25408 / 29130 / 29136	5	Fässer	Petroleum	—	945	39	Altenessen	K. E.-D. r. Köln	
40	E S	4227	1	Ring	Draht	—	17	40	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
41	F	—	1	Fass	Bolzen	—	72	41	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	F	5717	1	Kiste	? —	53	42	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	beschr. Zernitz.
43	{ F A H }	32	1	Sack	alte Säcke —	27	43	Braunschweig	Braunschweig.	
44	F B	—	1	Fass	Branntwein —	151	44	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
45	F B	8	1	Bund	26 Stck. Stahlbleche —	63	45	Düsseldorf	„	
46	F D S	3363	1	Korb	Eisenwaaren —	25,5	46	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
47	F K	19	1	Blei	Lungen (?) —	20	47	Düsseldorf Rh.	K. E.-D. r. Köln	
48	F K	583	1	Fass	leer —	6	48	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
49	F L	1974	1	Ballen	neue Säcke —	67	49	Ruhnow	„	
50	F M E	325	1	Bierfass	leer —	27	50	M. Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
51	F P R	3	1	Kiste	? —	17,5	51	Berlin	K.E.-D. Magdeburg	
52	F R	14	1	—	Leine (21 Meter) —	—	52	Eisleben	K. E.-D. Frankfurt	{ Bez.: Bischofswerder-Mansfeld.
53	F S	16	1	Fass	Flüssigkeit —	20	53	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	{ eingebr. Marke S M.
54	F V	30	1	Kiste	Nudeln —	2	54	Heyst op den berg	Grand Centr. Belge	
55	F W	600	1	Fass	leer —	7	55	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf a/M.	
56	G B	4648 b/c	2	Harasse	leer —	52	56	Mülheim a/Rh.K.M.	K. E.-D. r. Köln	
57	{ G C D E }	30	1	Kiste	? —	97	57	Leipzig	K.E.-D.Magdeburg	
58	{ G G D R S }	36	1	„	Blechplakate —	32	58	Straelen	K. E.-D. r. Köln	
59	G K	7599	1	„	? —	28	59	Saarlouis	K.E.-D. linksrhein.	
60	G L	1611	1	„	Waaren —	18	60	Kreuznach	„	
61	G L	23783	1	Ballen	Nessel —	44,5	61	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
62	G P	3162	1	„	? —	31	62	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	{ bekl.: Eschwege 13/11. 82.
63	G S	10	1	Ring	Draht —	—	63	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Goslar.
64	{ G S S S	12 2 }	1	Ballen	Tabak —	76	64	Hagen	„	beschr. Elberfeld.
65	G S	257	1	„	? —	26	65	Colberg	K. E.-D. Bromberg	
66	H	1	1	Plan	? —	—	66	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	{ Der Plan trägt die Firma: Kublemann & Meyerstein i. Hannover.
67	H	26611	1	Wagen	18 Colli ⊢⊣ Eisen —	—	67	Essen	K. E.-D. Elberfeld	
68	H	29163	1	„	Kalk —	10000	68	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
69	H B	3072	1	Bierfass	? —	11	69	Buckau	K. E.-D.Magdeburg	{ bekl. Langenweddingen-Gnadau.
70	H (ligature)	20646	1	Beutel	Gries —	25,5	70	Stendal	„	
71	H D	548	1	Kiste	? —	—	71	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	beschr. Wittenberge.
72	H E B	368	1	—	Kette —	—	72	{ Hauptwerkstätte Speldorf }	K. E.-D. r. Köln	
73	H E L	2456	1	Kiste	? —	41	73	Leipzig	K.E.-D.Magdeburg	
74	H & L	1215	1	Ballot	Gardinenstoffe (Tüll)	15,5	74	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächs. Staatsbahn	
76	H P	—	1	Fass	leer	19	75	Greiz	„	
76	H P	1172	3	Pack	Gabeln —	—	76	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
77	{ H R	20 1227 }	1	Oelfass	leer —	34	77	Kreiensen	Braunschweig.	
78	H S	1	1	Korbkoffer	leer —	8	78	Schübben-Zahnow	K. E.-D. Bromberg	
79	H W	10	1	Kübel	Butter —	—	79	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
80	J B	1762	1	Fass	leer —	30	80	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
81	J C W	564	1	Kiste	? —	126	81	Güterexp. Lübeck	Lüb.-Büchen. Bahn	
82	J G	2552	1	„	Gasbrenner —	20	82	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	{ beschr.: Lesum; am 30/11. aus Wagen 6866 Berlin.
83	{ J M Z }	20	1	Sack	Mandeln —	100	83	Magdeburg F.	K. E.-D.Magdeburg	
84	K	{ 95/7 99/100 }	5	Kisten	ger. Fische —	30	84	Halle	„	{ bez. und beschr. Lübeck-Gera.
85	K C	1555	1	Kiste	leer —	10	85	Magdeburg C. B.	„	beschr. Magdeburg.
86	K M	—	1	Korb	? —	42	86	Güsten	„	{ bekl. Förderstedt-Sassendorf via Grauhof, Hameln, Altenbeken.
87	K M	—	27	Bund	{ Hackenstiele und 1 leeres Fass }	—	87	Dettum	Braunschweig.	{ im Wagen 5823, welcher leer lief, vorgefunden.
88	K M	27960	1	Wagen	Kohlen —	10000	88	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
89	L	1/2	2	Fässer	leer —	20	89	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	{ Boden-Revision pro October cr.
90	L K	4	2	—	Ketten —	—	90	Lanaeken	Grand Centr. Belge	—
91	L R	1267	1	Kiste	Eisenwaaren —	32	91	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Remscheid.
92	M	473	1	„	? —	30	92	Berlin L. B.	K.E.-D.Magdeburg	bkl. Solingen.-Celle
93	{ M / 30 3 / F }	—	1	Glaskiste	leer —	28	93	Magdeburg C. B.	„	
94	M A H	976	1	Kiste	gelochte Bleche —	102	94	Düsseldorf Rh.	K. E.-D. r. Köln	
95	M A H	979	1	„	gelochte Eisenbleche	29	95	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
96	M H	2417	1	„	porzell. Lampenfüsse	67	96	Emmerich	K. E.-D. r. Köln	
97	MH A K	—	1	Tonne	Heringe —	155	97	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
98	M N N	4346	1	Kiste	? —	3	98	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
99	M R S	190 97 522	1	Sack	Baumwollabgänge —	47	99	Crimmitschau	Sächs. Staatsbahn	
100	M W	21775	1	Wagen	Kohlen —	10 000	100	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
101	N B S S	—	1	Sack	Säcke —	19	101	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
102	N G	1	1	Ballen	? —	23	102	M.-Gladbach	„	
103	No.	3	1	Pack	Säcke —	34	103	Halle	K. E.-D. Erfurt	
104	O H	2487	1	Kiste	Hohlglas —	20	104	Bentheim	Niederl. Stsb.	
105	P	1/2	2	—	Holzschuhe —	1,5	105	Mannheim	Badische	
106	P	35	4	—	Holzrahmen —	40	106	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
107	P B G	45523	1	Kiste	? —	133	107	Mannheim	Badische	Aachen-Vaihingen bez.
108	P C	6188	1	„	? —	32,5	108	Halle	K.E.-D. Magdeburg	beschr. Neustadt.
109	P J L S	—	1	Fass	Deckel —	59	109	Venlo	Niederl. Stsb.	
110	R	3	1	—	Eisentheil —	1	110	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
111	R	777	1	Bund	Stahl —	39	111	Troisdorf	„	
112	R	63882	1	Fass	Oel —	157	112	Deutzerfeld	„	
113	Rh	30100	1	Wagen	Kohlen —	10 000	113	Hamm K. M.	„	
114	Rh	35589	1	„	Kohlen —	10 000	114	„	„	
115	R H S	1820	2	Bund	Stahl —	73	115	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
116	R L C	2807/14	8	Ballen	Zeug —	1 120	116	Hamont	Grand Centr. Belge	
117	R R	17 —	1 1	Packen Sack	Budentheile — Budenlaken —	31,5	117	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
118	R Rh	27734	1	Wagen	altes Eisen —	10 000	118	Duisburg K. M.	K. E.-D. r. Köln	
119	R Rh	32444	1	„	Kohlen —	10 000	119	Hamm K. M.	„	
120	R Rh	39650	1	„	Oel —	—	120	Herne K. M.	„	
121	S	4,13	2	—	gusseiserner Schieber	24	121	Halensee	K.E.B.-Ä. Berlin Stadt- u. Ringb.	aus Wagen Frkft. 4966.
122	S	1	1	Fass	Petroleum —	174	122	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
123	S	7286	1	„	leer —	10	123	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
124	S F	11145	1	Kiste	leer —	15	124	Halle a/S.	K.E.-D. Frankf. a/M.	
125	S H	17505	1	Collo	Eisen, anschein. Modell eines Hammers	7,5	125	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	Bodenrevision pro Octbr. cr.
126	S M	3958	1	Ballen	Wollwaaren —	9	126	Bonn	K. E.-D. linksrhein.	
127	S N	25	1	Korb	leer —	3	127	Leipzig	K. E.-D. Erfurt	
128	T	1/4	4	—	Unterlagehölzer —	376	128	Gelsenkirchen	K. E.-D. r. Köln	
129	V Z	782	1	Kiste	Bücher —	12	129	Venlo	K. E.-D. linksrhein.	
130	W	1	1	„	Regenschirme —	29	130	Haltern	K. E.-D. r. Köln	
131	W	1/3	1	Fass	leer —	40	131	Hasselt	Grand Centr. Belge	
132	W	1286	1	„	? —	—	132	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
133	W B	—	1	Kübel	? —	3,5	133	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	beschr. Duisburg.
134	W D	div.	14	Bierfässer	leer —	210	134	Langendreer	K. E.-D. Elberfeld	
135	W H	17	1	Bund	Stahl —	27	135	Hagen	„	
136	W R	7859	1	Fass	Zucker —	473	136	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
137	W S	2612	1	Kiste	— —	96	137	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
					B. Colli m. Adressen sign.					
138	Adolf Goldschmidt Leipzig	—	1	Pack	Säcke —	20	138	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
139	Appeln	—	1	Sack	Mehl —	12,5	139	Halle	K. E.-D. Erfurt	
140	A. S. Halberstadt	1	1	—	Privatplan —	—	140	Ditfurt	K.E.-D. Magdeburg	
141	A W Waldenburg	10	1	Kiste	Kleider —	12	141	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
142	Bauer	—	1	Pack	Säcke —	30	142	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
143	D A B Essen	10453	1	Fass	Bier —	116	143	Essen	K. E.-D. Elberfeld	
144	Dresden n H	21	1	—	Kette —	—	144	Eisleben	K.E.-D. Frankf. a/M.	
145	Düsseldorf	—	1 1	Kiste Pack	leer — 4 Körbe —	8,5	145	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
146	Essen	—	1	Bund	4 eis. Rohre —	19	146	Essen	„	
147	F. Hahn, Berge F R B	—	1	Sack	Kartoffeln —	—	147	Berlin	K.E.-D. Magdeburg	
148	G T Elberfeld	815	1	Rolle	Packpapier —	49	148	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
149	Hanffabrik undSeegrasspinnerei v. Gebr. Haas in Strassburg i/Els.	—	1	—	lein. Decke —	65	149	Mülheim a/Ruhr	„	
150	Hannover	—	1	Colli	Pläne —	—	150	Müncheberg	K. E.-D. Bromberg	
151	H. Bömke	14037	1	Fass	Bier —	42	151	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
152	H Frankfurt	6	1	Pack	3 Stück Weiden-Korbdeckel	5	152	Unna	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
153	Messmer	—	4	–	Holzstützen —	—	153	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
154	Meyerhoff	—	1	Pack	— —	25	154	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
155	Mraham	—	1	Sack	Fleisch —	—	155	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
156	Potsd.	34091	50	Stück	leere Petroleumfässer	—	156	Gifhorn	K. E.-D. Magdeburg	
157	{ Rump & Lehners Hannover }	—	1	Pack	Säcke —	22	157	Hameln	K. E.-D. Hannover	{ beschr.: Soest-Hannover.
158	Schlegel	3607	1	Bierfass	leer —	39	158	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
159	Vandyk	—	2	Pack	Säcke —	228	159	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
160	{ Vereins-Glückschacht }	—	1	Päckchen	Gewichte —	0,2	160	Wurzen	Sächs. Staatsb.	
161	{ v. Dolzig-Vorwals }	—	{ 1 1	Kiste Korb }	— —	{ 43 18,5 }	161	Berlin	K.E.-D. Magdeburg	{ bekl.: Bersenbrück-Berlin.
162	{ v. Kunowsky in Reisenburg }	—	{ 1 1	Koffer Kasten }	Kleider etc. —	43	162	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
					C. Colli m. Nummernsign.					
163	—	72	1	—	Decke —	—	163	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
					D. Colli mit Figuren sign.					
164	roth .	—	1	Bund	Gasrohre —	25	164	Leipzig	K. E.-D. Erfurt	
165	{ ‖ roth }	10 }	2	"	Stahl —	104	165	Rathenow	K.E.-D. Magdeburg	
	{ G E D }	85 }								
166	weiss |	—	1	—	eiserne Riemscheibe —	144	166	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
167	weiss ×	—	1	—	Roststab, 29 cm lang	1	167	Magdeburg Eilg.-E.	K.E.-D. Magdeburg	
168	{ △ C, M W }	25	3	Kisten	Pflaumen —	85,5	168	Halle	"	
169	{ △ K θ }	6119	1	Kiste	— —	96	169	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
170	{ ◇ H }	2256	1	"	Porzellan —	?	170	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
171	⊗	—	2	—	Eisentheile —	10,5	171	Holzminden	Braunschweig.	
					E. Colli ohne Signatur.					
172	—	—	2	—	Achsen —	31	172	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
173	—	—	3	Pack	Bäume —	157	173	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
174	—	—	1	—	Bohrstück od. Pumpentheil	—	174	Stassfurt	K.E.-D. Magdeburg	
175	—	—	1	—	Brecheisen —	10	175	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
176	—	—	43	—	Cementplatten —	90	176	Greiz	Sächs. Staatsb.	
177	—	—	1	Bund	Eimer —	4	177	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
178	—	—	2	—	blecherne Eimer —	3,5	178	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
179	—	—	3	Collis	Eisen —	24,5	179	Clausthal	K.E.-D. Magdeburg	
180	—	—	4	Stück	Eisen, 4 Fuss lang —	80	180	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
181	—	—	1	Colli	Eisendraht —	5	181	Vlissingen	Niederl. Stsb.	
182	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	56	182	Vlodrop	Grand Centr. Belge	
183	—	—	1	—	Eisenstab —	1	183	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
184	—	—	1	Korb	kl. Fässchen —	45	184	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
185	—	—	1	Fass	leer —	—	185	Anvers B.	Grand Centr. Belge	
186	—	—	1	"	leer —	64	186	Anvers Nord	"	
187	—	—	1	"	leer —	44	187	"	"	
188	—	—	1	"	leer —	—	188	Anvers B.	"	
189	—	—	4	Fässer	leer —	35	189	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
190	—	—	1	Stück	Fass-Daubholz —	1	190	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	
191	—	—	1	Kiste	Fensterglas —	92	191	Hamont	Grand Centr. Belge	
192	—	—	1	Ballen	Flachs —	—	192	Czersk	K. E.-D. Bromberg	
193	—	—	1	—	Fusstritt —	4	193	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
194	—	—	1	—	Gaslampenarm —	—	194	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a.M.	
195	—	—	1	Pack	Holzrosetten —	1	195	Halle	K. E.-D. Erfurt	
196	—	—	1	—	Paar Holzschube —	1	196	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
197	—	—	1	Colli	Kaffee —	?	197	Lanaeken	Grand Centr. Belge	{ Am 28/10. 82 auf der Strecke gefunden.
198	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	198	Hörstel	K. E.-D. Hannover	
199	—	—	1	"	Kartoffeln —	24	199	Anvers Est	Grand Centr. Belge	
200	—	—	1	"	Kartoffeln —	—	200	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
201	—	—	1	"	Kartoffeln —	41	201	Weimar	K. E.-D. Erfurt	{ Darmstadt-Frankfurt No. 829 bezettelt.
202	—	—	1	Kiste	? —	20	202	Frankfurt	Main-Neckarbahn	
203	—	—	1	"	leer —	30	203	Halle	K. E.-D. Erfurt	
204	—	—	{ 1 1	" Pack	leer — kl. Fassreifen —	9 1 }	204	Bebra	K.E-D.Frankf.a/M.	
205	—	—	1	—	eiserne Klauenzange —	9	205	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
206	—	—	1	Pack	neue Körbe —	8	206	Voerde	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
207	—	—	2	Körbe	leer —	30	207	Troisdorf	K. E.-D. r. Köln	
208	—	—	2	Pack	grüne Körbe —	26	208	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
209	—	—	2	—	Kohlenlöffel —	—	209	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
210	—	—	1	Korb	leer —	44	210	Haelen	Grand Centr. Belge	
211	—	—	1	—	Kupferrohr, 4 m lang	1,5	211	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
212	—	—	1	Ballen	Leder —	14	212	Malsfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
213	—	—	1	„	Leinen und Werkzeuge	13	213	Herne K. M.	K. E.-D. r. Köln	
214	—	—	1	—	eis. Löffel —	1	214	Wissen	„	
215	—	—	1	—	Maschinentheil —	6,5	215	Halle	K. E.-D. Erfurt	
216	—	—	5	—	Messingrohre —	50	216	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
217	—	—	2	Bund	Nageleisen —	49	217	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	rother lang. Strich.
218	—	—	1	Sack	Nüsse —	27	218	Herpinnes	Grand Centr. Belge	
219	—	—	1	—	leeres altes Oelfass —	37	219	Halle C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
220	—	—	1	—	Polster —	3	220	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	6	—	Ringe —	4	221	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
222	—	—	2	—	eiserne Rohre 1 Stück 7 m lang, 1 „ 1,5 „ „	52	222	Hameln	K. E.-D. Hannover	
223	—	—	1	Pack	leere Säcke —	21,5	223	Halle a/S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
224	—	—	2	„	Säcke —	—	224	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
225	—	—	2	—	Schieber —	1	225	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
226	—	—	3	Stück	Schiefersteine —	30	226	Bremen	K. E.-D. Hannover	
227	—	—	1	—	gusseisern. Schwungrad mit 4 Speichen, 91 cm Durchm., 35 cm. Stärke	36	227	Halle	K. E.-D. Magdeburg	undeutlich.
228	—	—	1	Bürde	Stahl —	39	228	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
229	—	—	1	„	Stahl —	69	229	Aachen T	„	
230	—	—	1	—	Strick —	—	230	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
231	—	—	1	—	eiserne Thürangel —	—	231	Gera	K. E.-D. Erfurt	
232	—	—	1	—	Tischplatte —	9	232	Breslau	Oberschlesische	
233	—	—	5	—	Vorlegekeile m. eisern. Schienen zur Befestigung v. Locomotiv. etc.	—	233	Bentschen	K. E.-B.-A. Guben	
234	—	—	1	Bund	4 neue Waschkörbe	14	234	Pforzheim	Badische	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A N	1365	1	Fass	Wein —	98	1	Czernowitz	L.-Cz.-J.	
2	B S	14700	1	Kiste	unbekannt —	60	2	Suczawa	„	
3	E R & J R H u. Plomben	—	2	Ballen	Säcke —	80	3	Czernowitz	„	
4	F	—	3	Fass	Heringe —	255	4	Kaschau	Kaschau-Oderb.	von Oderberg, seit 6/10.
5	F B A	2715	1	Kiste	Eisenwaare —	58	5	Suczawa	L.-Cz.-J.	
6	J B & C	—	1	Fass	leer, alt —	9	6	Kaschau	Kaschau-Oderb.	seit 12/11.
7	J G J	5710	1	Ballen	unbekannt —	179	7	Suczawa	L.-Cz.-J.	
8	J K	10094	1	Kiste	Eisenwaare —	75	8	Kolomea	„	
9	K	1	1	Sack	Fenchel —	180	9	Stanislau	„	
10	K	8	1	Ballen	Bettzeug —	13,5	10	Suczawa	„	
11	M	—	1	Sack	Mehl —	86,5	11	Istvánfalu	Kaschau-Oderb.	Kassa.
12	M B	1	1	Kiste	? —	80	12	Eperjes	„	
13	M O	137	1	Ballen	Holzschwamm —	110	13	Oderberg	„	
14	M R	1391	1	Kiste	? —	19	14	Zsolna	„	
15	S	10	1	Fass	leer —	7	15	Lemberg	L.-Cz.-J.	
16	S B	—	2	Säcke	Gerste —	127	16	Oderberg	Kaschau-Oderb.	v. Mar-Budapest, seit 3/10.
17	V E	4	1	Kiste	Scheiben —	29	17	Suczawa	L.-Cz.-J.	
18	W / W	— / 2	1 / 24	Fässchen	Heringe —	5 / 120	18	Kaschau	Kaschau-Oderb.	von Tetschen, seit 25/10.
19	Heinrich Auer Miskolcz	—	1	Sack	Raps —	72	19	Oderberg	„	von Kaschau, seit 13/10.
20	Máw	—	2	Stück	Laternen —	—	20	Kaschau	„	von Orló, seit 8/11.
21	—	3	1	Sack	Gerste —	50	21	Poprádfelka	„	von Miskolcs, plomb., seit 3/11.
22	—	119	24	Brode	Zucker —	247	22	Ruttka	„	von Troppau.
23	—	—	1	Kiste	Candiszucker —	8	23	Czernowitz	L.-Cz.-J.	
24	—	—	1	Collo	Eisenwalze —	—	24	„	„	
25	—	—	1	Fass (206 Liter)	leer, alt —	41	25	Poprádfelka	Kaschau-Oderb.	seit 26/9.
26	—	—	10	Stück	Maschinentheile aus Gusseisen	141	26	„	„	„ 6/10.
27	—	—	1	„	Knierohr —	0,5	27	Kassa	„	
28	—	—	1	„	Kuhhaut —	12	28	Varin	„	v. Teschen, seit 4/8.
29	—	—	1	Fass	Maroni —	200	29	Czernowitz	L.-Cz.-J.	
30	—	—	1	Collo	Maschinentheil —	28	30	„	„	
31	—	—	1	Ballen	Säcke, leer —	20	31	Suczawa	„	
32	—	—	1	Pack	leere Säcke —	6	32	Csácra	Kaschau-Oderb.	v. Padua, seit 9/11.
33	—	—	3	Fass	Theer —	519	33	Stanislau	L.-Cz.-J.	
34	—	—	16 / 28	Stück / „	Bretter — / Vorstehhölzer —	450	34	Karwin	Kaschau-Oderb.	von Oderberg.
35	—	—	2	„	Wagenachsen —	34,5	35	Stanislau	L.-Cz.-J.	
36	—	—	2	Säcke	Weizen —	—	36	Zsolna	Kaschau-Oderb.	von Gr. Berzencse.
37	—	—	1	Brod	Zucker —	9,5	37	Czernowitz	L.-Cz.-J.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
—	C S	I	1	Colli	leere Körbe, gebraucht	3	—	Kempen	Breslau-Warschau.	Gut ist auf der Strecke Breslau-Oderthor - Kempen in Verlust gerathen (Karte Berlin - Kempen No. 15 pos. 1 vom 22./11. 82).

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 1240.

von Seite 1240.

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Verband. Zum Tarif vom 1. October 1878 tritt mit dem 15. December cr. der Nachtrag 26 in Kraft, enthaltend:

I. Erweiterung des Ausnahmetarifs 6 im Seehafen-Ausnahmetarif.
II. Anderweite ermässigte Frachtsätze für Hamburg B. H., Bergedorf und Lübeck.
III. Anderweite Ausnahme-Tarifsätze für Petroleum und Naphta.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Stationen zu haben. Berlin, den 5. December 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, Namens der Verbandsverwaltungen. (2243)

Staatsbahntarif Breslau-Berlin. Preussisch-Oberschlesischer Verkehr. Deutsch-Polnischer Verkehr. Stettin-Märkisch-Schlesischer Verkehr. Salztarif ab Inowrazlaw vom 1. Januar 1880. Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr zwischen der am 1. December cr. neu eröffneten Station „Steinsalzbergwerk Klausaschacht" einerseits und denjenigen Stationen der obengenannten Verbände, mit welchen Station Inowrazlaw in directen Verkehrsbeziehungen steht, directe Frachtsätze in Kraft.

Bis zur Herausgabe der betreffenden Nachträge werden im Preussisch-Oberschlesischen Verkehre, im Staatsbahnverbande Berlin-Breslau und im Stettin-Märkisch-Schlesischen Verkehr für Steinsalzbergwerk Klausaschacht die Frachtsätze der Station Inowrazlaw unter Hinzurechnung der Fracht für 4 km berechnet. Diese Zuschlagsfrachten betragen pro 100 kg:

Für Eilgut	0,08 ℳ	
„ Stückgut	0,04	„
„ Classe A1	0,03	„
„ „ B	0,02	„
„ Sp. T. A2	0,02	„
„ „ I	0,02	„
„ „ II	0,01	„
„ „ III	0,01	„

Im Deutsch-Poln. Verkehre tritt den für Inowrazlaw geltenden, in Deutscher Währung zur Erhebung kommenden Frachtsätzen für Salz bei Aufgabe in Quantitäten

von 5 000 kg	von 10 000 kg
0,02 ℳ	0,01 ℳ

pro 100 kg hinzu.

Die gleiche Frachtgebühr von 0,01 ℳ pro 100 kg ist auch den im Ausnahmetarif für Salz etc. ab Inowrazlaw vom 1. Januar 1880 enthaltenen Frachtsätzen hinzuzurechnen. Breslau, den 6. December 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der Verbandsverwaltungen. (2244)

Laut Mittheilung der Central-Verwaltung der Russischen Südwestbahnen in Kiew ist der Name ihrer Station Olwiopol vom 1/13. November cr. ab in „Golta" abgeändert worden. Der Südwestrussisch-Norddeutsche Verband-Gütertarif ist hiernach zu berichtigen. Bromberg, den 1. December 1882. Königl. Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (2245)

Russisch-Böhmischer Flachsverkehr. Am 1. Januar 1883 neuen Stils tritt an Stelle des mit dem 1. December 1882 neuen Stils aufgehobenen Anhanges I zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 ein neuer Russisch-Böhmischer Flachstarif sowie ein Anhang zu demselben in Kraft.

Dieselben enthalten directe theilweise ermässigte Frachtsätze für Flachs, Heede und Werg, bezw. Flachs, Hanf, Heede und Werg im Verkehr zwischen sämmtlichen Russischen Verbandstationen des Deutsch-Russischen Eisenbahn-Verbandes bezw. Moskau und Wjäsma, Stationen der Moskau-Brester Eisenbahn einerseits und den Böhmischen Stationen Altpaka, Altstadt, Arnau, Böhmisch-Skalitz, Freiheit, Hohenelbe, Josefstadt-Jaromer, Königinhof, Königshain, Neupaka, Parschnitz, Pilnikau, Schwadowitz, Starkenbach und Trautenau andererseits.

Exemplare dieses Tarifs sowie des Anhanges sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 30. Nov. 1882. Königl. Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (2246)

Zu Heft V des Preussisch-Russischen Verbandstarifs vom 13/1. Mai 1880 ist mit Giltigkeit vom 13/1. December cr. der 4. Nachtrag herausgegeben worden, wodurch die diesseitige Station Memel für alle Tarifklassen in den Verkehr mit Stationen der Fastower Bahn einbezogen wird. Exemplare qu. Nachtrags sind bei den Verbandstationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. Bromberg, den 4. December 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (2247)

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Nach einer Mittheilung der Betriebsdirection der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ist die durch Inundation des Umschlagplatzes Laube daselbst hervorgerufene Verkehrsstörung beseitigt und haben die Umladungen wieder begonnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der in Folge von Hochwasser am Rheinvorland des Bahnhofes Mannheim unterbrochen gewesene Güterverkehr wurde am 4. December wieder aufgenommen, jedoch wird die Entladung der während des Hochwassers für diesen Theil des Bahnhofs Mannheim angekommenen Wagen voraussichtlich 5 Tage beanspruchen. Karlsruhe, den 5. December 1882. General-Direction.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Die Wiedereröffnung des ungehinderten Verkehres zu Folge der Verkehrsstörung durch Hochwasser in unserer Station Tetschen-Landungsplatz seit dem 25. November l. J. hatte am 30. November l. J. wieder stattgefunden. Prag, am 4. December 1882. Die Direction der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn.

Der nach der Bekanntmachung vom 28. v. M. auf unserer Strecke Castel-Frankfurt a/M. eingestellte Betrieb ist am 3. d. M. wieder eröffnet worden.

Ferner ist Gütertraject Rüdesheim-Bingerbrück seit gestern und Gütertraject Castel-Mainz seit heute wieder im Betrieb. Frankfurt a/M., den 5. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Die in No. 95 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen publizirte Verkehrsstörung hat vom 30. v. M. bis incl. 4. d. M. angedauert. Teplitz, am 7. December 1882. Die Direction.

3. Personenverkehr.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. December l. J. tritt ein Tarif für den directen Personen- und Gepäckverkehr zwischen Reichenberg und Hamburg via Seidenberg, Berlin, Stendal und Uelzen in Kraft.

Exemplare liegen sowohl in den qu. Stationen wie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 1. December 1882. Die Direction. (485)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Zum Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 15. August 1877 tritt am 1. Januar 1883 ein Nachtrag V. in Kraft, welcher Fahrpreisermässigungen zu Reisen grösserer Gesellschaften, academischen Ausflügen und Schülerfahrten, ferner für Krankenpfleger, mittellose Personen und Taubstumme, ausserdem Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs, sowie der Nachträge enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 20 ₰ pro Stück bei unserem Formular-Magazin zu erhalten. Breslau, den 1. December 1882. Directorium. (488)

4. Ausloosungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Ziehungs-Liste. Bei der am 1. December 1882 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 15. September 1874, Zahl 4635/F. M., genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen III. Verloosung der Prioritäts-Anleihe Emission 1874 à 600 Reichsmark wurden folgende 60 Nummern gezogen:

682 1474 1817 3193 3386 4523 4573 4751 5889 6134 6350 6386 6415 6494 8292 8584 9271 10503 12666 13092 13627 14538 14771

15090 15166 16576 16608 16867 18637 19393 19455 20468 20821 23573 24474 26247 27406 27517 27662 28203 28507 29806 30393 30562 31271 32388 33238 33276 34293 34916 35373 35634 35693 36593 38026 39492 40048 40723 40732 46285.

Vom 1. Juni 1883 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Gold eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen — u. z. spesen- und provisionsfrei — nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: die Deutsche Bank;

in Frankfurt a/M.: die Deutsche Effecten- und Wechselbank und die Deutsche Vereinsbank;

in München: die Bayerische Vereinsbank und die Herren Guggenheimer & Cie.;

in Stuttgart: die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung dieser gezogenen Obligationen hört mit Ende Mai 1883 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Juni 1883 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben:

Von der Ziehung im Jahre 1880: 1350 4538 11779 13420 21987 25697.

Von der Ziehung im Jahre 1881: 2416 3389 9998 11377 11913 12649 14769 17002 20046 21548 29799 40562 43224 44265 45222.

Wien, den 1. December 1882. Vom Verwaltungsrathe. (489)

5. Auszahlungen.

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 31. d. M. fälligen Zinscoupons (No. 18) unserer 4½ proc. Prioritätsanleihe erfolgt vom genannten Tage ab hier bei unserer Hauptcasse, bei den Billet-Expeditionen der Werrabahn, bei der Mitteldeutschen Creditbank hier und deren Filialen in Frankfurt a./M. und Berlin, bei Herren Becker & Comp. in Leipzig, bei der Coburg-Gothaischen Credit-Gesellschaft in Coburg, der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig, Herren Platho & Wolf in Berlin, Herren Gross & Oberländer in Frankfurt a./M., Herren Rüderer & Comp. in München, Herrn Jacob Landau in Berlin, Herren Alfred Seeligmann & Comp. in Karlsruhe, bei der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart und bei Herren Bloch & Comp. in Nürnberg und München.

Gleichzeitig machen wir darauf aufmerksam, dass zu den Nummern 10396, 19077, 23747, 28783, 28879 unserer Stammactien die neuen Dividendenschein-Bogen noch nicht erhoben sind. Meiningen, den 4. December 1882. Die Direction der Werra Eisenbahn-Gesellschaft. (491)

6 Submissionen.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Bau-Submission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der General-Direction der K. Verkehrs-Anstalten, Bauabtheilung zu München, werden

Dienstag, am 19. December 1882, Vormittags 9 Uhr,

bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbau-Section nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

das V. Loos der Bahn von Stockheim über Ludwigsstadt zur Landesgrenze, 4 501,8 m lang zwischen Steinbach a/W. und Lauenhainer Mühle, enthaltend nach den Anschlägen für:

1. Eigentliche Erdarbeiten	290 988,93 M.
2. Vollendung der Wegübergänge	5 877,34 „
3. Kunstbauten	33 337,05 „
4. Bahnunterbau	19 418,28 „
Summa	349 621,60 M.

Die zu stellende Caution beträgt M. 17 500,00 — (Siebzehn Tausend fünf Hundert Mark). — Bedingungsheft, Pläne und Kostenanschläge liegen vom Heutigen an im Amtslokale der unterfertigten K. Eisenbahnbau-Section zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissions-Formulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Couverten längstens bis Montag, 18. December 1882, Abends 6 Uhr, bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformular angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Veraccordirungs-Termine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden, und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahms-Fähigkeit, ihr Cautions- und Betriebs-Vermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen. Ludwigstadt, am 5. December 1882. Königlich Bayerische Eisenbahnbau-Section. (487 H & V)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 34 000 kg Putzwolle im Jahre 1883 soll im Wege der Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserer Betriebs-Materialverwaltung Breslau, Oderthorbahnhof, zu beziehen. Angebote sind nach Vorschrift der Bedingungen bis zum öffentlichen Submissionstermine am 15. December, Vorm. 11 Uhr, ebendaselbst einzureichen. Direction. (486)

Die Lieferung von 72 000 Stück eichenen Bahnschwellen und 2 490 Stück eichenen Weichenschwellen soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen können vom Materialien-Bureau der unterzeichneten Direction, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst, gegen Einsendung von 1 M. bezogen werden, auch liegen dieselben in dem bezeichneten Bureau zur Einsicht aus. Offerten sind portofrei, verschlossen und mit der Aufschrift: „Offerte auf Bahn- und Weichenschwellen" bis zum Submissionstermin

am 20. December d. J., Vormittags 11 Uhr,

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden. Nach dem Termin eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Magdeburg, den 4. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (490)

Die Lieferung von 4900 Tonnen Eisenbahnschienen aus Flussstahl, 24 000 Stück eisernen Querschwellen, 21 500 Paar Winkellaschen, 20 000 Stück Unterlagsplatten, 183 000 Stück Schraubenbolzen, 300 000 Stück Schienennägel, 100 000 Stück Klemmplatten und 185 000 Stück doppelten Federringen soll in öffentlicher Submission verdungen werden. Die bezüglichen Lieferungsbedingungen können vom Materialien-Bureau der unterzeichneten Direction, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst, gegen Einsendung von 1 M. für jedes Material bezogen werden; auch liegen dieselben in dem bezeichneten Bureau zur Einsicht aus. Offerten sind portofrei, verschlossen und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Stahlschienen" resp. „eisernen Schwellen" u. s. w. versehen bis zum Submissionstermine

am 19. December d. J., Vormittags 11 Uhr,

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden. Nach dem Termin eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Magdeburg, den 30. November 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (492)

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Oberbau-Materialien zur Erneuerung des Oberbaues der Pfälzischen Bahnen soll im Wege der Submission vergeben werden, und zwar:

a) 2 000 000 kg Schienen, 123 mm hoch, von Flussstahl,
b) 15 000 Paar Seitenlaschen von Eisen,
c) 30 000 Stück Laschenbolzen,
d) 300 000 Stück Schienennägel,
e) 120 000 Stück Unterlagsplatten von Eisen,

(b–e: zu Schienen von 123 mm Höhe.)

Lieferzeit vom März bis September 1883.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen, werden auch auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.

Die Offerten, welche pro Tonne = 1000 kg und in Reichsmark gemacht werden wollen, beliebe man an uns portofrei und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug" längstens bis 15. December d. Js. einzureichen. Ludwigshafen a/Rh., 1. December 1882. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (482)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 97. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Kefelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann.**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. December 1882.

Aus dem Deutschen Reich.

Berathung des Etats im Reichstage.

In der am 7. December stattgehabten ersten Lesung des Reichsetats theilte der Staatssecretär des Reichs-Schatzamtes mit, dass die Eisenbahnen für die Jahre 1882/83 voraussichtlich einen Mehrertrag von 3 000 000 *M.* über den etatsmässigen Ueberschuss bringen würden, der sich also auf etwa 16 000 000 *M.* belaufen würde. Auf dieselbe Höhe ist der Ueberschuss für 1883/84 angesetzt.

Beschaffung von Transportmitteln auf den Preussischen Staatsbahnen.

Die Vermuthung, welche wir in unserer letzten Nummer ausgesprochen haben, nämlich dass die Preussische Staatsbahnverwaltung sich in den nächsten Jahren noch zu umfassenderen Neubeschaffungen von Betriebsmitteln werde entschliessen müssen, hat sehr schnell eine gewisse Bestätigung in den Aeusserungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. d. Mts. gefunden.

Der Abgeordnete Natorp hatte gelegentlich der Berathung des Bergwerketats bemerkt, dass im Bergwerkreviere ein empfindlicher Wagenmangel sich fühlbar mache, dass auch die Wagen vielfach nicht Vormittags, sondern erst Nachmittags bereit gestellt würden und in Folge dessen nicht mehr benutzt werden könnten.

Der Herr Minister erwiderte darauf: „Meine Herren! Ich bin allerdings nicht darauf gefasst gewesen, dass bei dem Capitel, welches die fiskalischen Bergwerke behandelt, eine Klage erhoben werden würde über nicht genügende Beförderung der Kohlen in dem der Privatindustrie angehörigen Ruhrdistrict. Indessen bin ich bereit, doch Einiges darauf zu erwidern. Wir werden vielleicht ja bei Gelegenheit der Berathungen des Eisenbahnetats ausführlicher auf die Angelegenheit zurückkommen können. Dass in dem Ruhrdistrict zeitweilig Wagenmangel entstand, ist mir bekannt; dass auch in neuester Zeit wieder ein Wagenmangel eintrat, ist richtig; er hat sich verschärft durch die Calamität, die der Herr Vorredner bereits erwähnte, welche in neuerer Zeit den regelmässigen Wagentausch gehemmt hat. Wagen, die auf die linke Seite des Rheins übergingen, die nach Süddeutschland und Italien übergegangen waren — ein nicht unerheblicher Theil der Kohlenwagen geht dahin — konnten nicht rechtzeitig wieder zurückgestellt werden; dabei war der Betrieb auf verschiedenen Linien eingestellt oder doch beschränkt, genug, es trat eine Störung in der Transportweise ein, der wir bisher nicht Herr werden konnten. Dass das Wagenmaterial der westlichen Bahnen für den steigenden, rasch steigenden Verkehr nicht ausreicht, haben wir im vorigen Winter, meine Herren, hier ausführlich erörtert, als es sich darum handelte, ausserordentliche Mittel zu gewinnen für die Vermehrung des Wagenmaterials. Mit Erlass des Gesetzes vom Mai d. J. hat sofort die Bestellung dieser bewilligten Transportmittel stattgefunden, die Ablieferung erfolgte aber bei der glücklicher Weise starken Inanspruchnahme unserer Fabriken nur langsam. Ein sehr grosser Theil der in Bestellung gegebenen Wagen, etwa 12—1300 Stück, kommt erst im Laufe dieses Monats zur Ablieferung, ein anderer Theil im nächsten, ein weiterer im Februar. Im October und November haben Ablieferungen stattgefunden — die Zahl ist mir augenblicklich nicht ganz gegenwärtig —, aber bei weitem nicht in dem Umfange, wie diejenigen, die noch ausstehen. Wir haben ausserdem zur Behebung des Wagenmangels nach allen Seiten, wo Wagen zu haben waren, angesprochen, wir haben sogar 1 300 Französische Wagen gemiethet. Wir haben die Züge vermehrt, wir haben Einrichtungen getroffen, die den raschen Wechsel der Wagen auf den Stationen ermöglichen; aber auf diesem Gebiete fehlt es noch an Manchem, namentlich an den nothwendigen Erweiterungen einzelner Bahnhöfe, an Rangirbahnhöfen, die sie haben müssen, um den wachsenden Verkehr bewältigen zu können. Wir werden vielleicht bei Berathung der Vorlage, welche die Königliche Staatsregierung wegen ausserordentlicher Geldmittel für Eisenbahnanlagen bei dem Hause noch einzubringen gedenkt, Gelegenheit haben, über diesen Punkt ausführlicher zu sprechen. Dass wir nicht in der Lage sein werden, und vielleicht niemals in der Lage sein werden, stets, zu allen Zeiten allen Bedürfnissen gerecht werden zu können, das, glaube ich, wird auch der Herr Abgeordnete mir zugeben; das würde zu viel verlangt sein. Aber mit der Möglichkeit, die wir jetzt haben, ausgleichend vom Osten nach dem Westen und vom Westen nach dem Osten Wagen schicken zu können, werden wir doch ausserordentlich viel eher im Stande sein, auch den stärksten Transporten uns gewachsen zu zeigen, als dieses früher der Fall war. Wie übrigens an verschiedenen Punkten der Verkehr gewachsen ist, das wollen Sie daraus entnehmen, dass z. B. auf einer Station, die nicht weit von hier liegt, ich meine die Station Stassfurt, im Jahre 1880 eine Wagenbewegung stattgefunden hat, zur Zeit des stärksten Verkehrs von 700 Achsen täglich, im Jahre 1881 von 900 Achsen täglich, in diesem Jahre von mehr als 1 300 Wagen. Ebenso hat der Braunkohlenverkehr in ganz ausserordentlichem Grade zugenommen. Wir werden versuchen, den Bedürfnissen entgegenzukommen, aber es kann immer eintreten, dass nicht sofort wie man ruft: Tischchen decke dich! das Tischchen gedeckt wird."

Hieraus ist wohl mit ziemlicher Bestimmtheit zu entnehmen, dass auch nach Ansicht des Herrn Ministers an manchen Punkten die baulichen Einrichtungen zur Bewältigung des Verkehres nicht genügen und dass auch der Wagenpark der Staatsbahnen, mag man von der centralen Wagendisposition noch so viel erwarten, für den gesteigerten Verkehr nicht ausreicht.

Der Abgeordnete Büchtemann bestritt die Vortheile der centralen Wagendisposition und war der Ansicht, dass eine bessere Ausnutzung des Wagenparks stattfinden würde, wenn man zu den früheren Einrichtungen, nach welchen jede Verwaltung über die Wagen auf ihrer Bahn selbstständig verfügt, wieder zurückkehren würde.

In der Vorlage über die Aufnahme von Anleihen für die Staatseisenbahnen, werden wir nach aller Voraussicht nicht unerhebliche Forderungen für die vom Minister bezeichneten Zwecke zu erwarten haben.

Prioritäten der verstaatlichten Eisenbahnen.

Der „Berliner Actionair" wiederbolt seine frühere Mittheilung, dass die Angabe, die Regierung habe eine Kündigung der 4½ pCt. Anleihen der verstaatlichten Bahnen beschlossen, resp. auch nur eine successive Kündigung dieser Obligationen ins Auge gefasst, auf Erfindung beruhe.

Deutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverkehr.

Nach den letzten Nachrichten scheint die Conferenz, welche der Verkehrsdirector der Oesterreichischen Staatsbahn, Reinhart, in Berlin mit der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung gehabt hat, ein günstiges Resultat gehabt zu haben, da die letztere eine Conferenz der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach Prag berufen hat, deren Unterlage die Preussischerseits vervollständigten und amendirten Vorschläge des Herrn Reinhart bilden sollen. In einer Notiz des „Wiener Fremdenblattes" ist davon die Rede, dass das Deutsche Reichs-Eisenbahnamt auch mit der Sache befasst sei. Das scheint uns nicht wahrscheinlich, da dieses Amt sich aus eigenem Antriebe schwerlich in die Angelegenheit mischen und auch wohl von keinem Betheiligten angerufen sein wird. Die Zeitung hat wohl das Reichs-Eisenbahnamt fälschlich an die Stelle des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gesetzt. Das „Fremdenblatt" bemerkt übrigens in seiner erwähnten Notiz auch noch, dass die Fusion der Kette und der Nordwest-Schifffahrts-Gesellschaft in Aussicht genommen sei.

Die Betriebsstörungen durch Hochwasser auf der Hessischen Ludwigsbahn. (Bericht der Special-Direction.)

Das zu Ende des Monats November eingetretene Hochwasser des Rheines und seiner Beiwässer hat naturgemäss für die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, deren wichtigste und verkehrsreichste Linien in dem engeren Stromgebiete dieses Flusses liegen, besondere Störungen im Gefolge gehabt, welche aber glücklicher Weise nur vorübergehender Natur waren und insoweit sie durch den Uebertritt des Wassers verursacht wurden, schon jetzt als behoben anzusehen sind. Nachdem schon vor Eintritt der eigentlichen Hochwasserüberfluthung durch die im Laufe des Sommers und Herbstes erfolgten allzu reichlichen Niederschläge auf 2 Strecken Dammrutschungen stattgefunden hatten — auf der neu erbauten Odenwald-Bahnlinie Erbach-Eberbach, wo sich seitliche Abrutschungen der noch nicht genügend in sich gefestigten Böschungen zeigten, und auf der Strecke Worms-Alzey, wo zwischen den Stationen Gundersheim und Nieder-Flörsheim unter der andauernden Einwirkung der aussergewöhnlichen Nässe ein alter Damm in's Rutschen kam — hat der Uebertritt des Rheines und Maines in den letzten Tagen des November auch die Linien in der unmittelbaren Umgebung von Mainz, sowie die städtische Verbindungsbahn in Frankfurt, welche von dem Mainwasser überfluthet war, auf kurze Zeit unfahrbar gemacht.

Bereits am Sonntag, den 26. November, drängte sich zu Mainz in den tief gelegenen Strassen das Wasser hervor und am Vormittage des folgenden Tages wurden, da die Entleerung der Canäle vermittelst des Pumpwerks eingestellt werden musste, ganz rasch die sämmtlichen niederen Stadttheile unter Wasser gesetzt, welches in vielen Häusern die ganze untere Etage füllte. In der Nacht vom 27/28. November wuchs das Wasser bis zu + 6,12 m Pegelhöhe und erreichte damit den höchsten Stand in diesem Jahrhundert.

Da auch mehrere Theile des Mainzer Bahnhofs, sowie die anschliessenden Linien überfluthet waren, so wurde am 27. Abends der Verkehr im Bahnhof Mainz vollständig eingestellt.

Unterhalb Mainz, nächst dem neuen Rheinthor in der Vorstadt Gartenfeld, hatte die Stadt Mainz in dem Rhein einen Querdamm ausführen lassen, der als Abschluss des zukünftigen Hafens dienen sollte. Dieser Damm, welcher den Rhein um beinahe ⅓ seiner Breite einengt, war hergestellt worden, ohne dass zugleich der Längsdamm errichtet wurde, was bei einer so bedeutenden Einengung des Stromes erforderlich gewesen wäre. Dieser Querdamm, welcher bereits bei einem früheren Hochwasser durchbrochen und deshalb in sehr starken Dimensionen wieder hergestellt worden war, wurde während des Steigens der Wasserfluthen noch Seitens der städtischen Baubehörden provisorisch erhöht. Das Wasser staute sich daher an diesem Querdamm und wurde gegen den Bahndamm der Linie Mainz-Bingen dirigirt, welcher mit dem Querdamm einen etwas spitzen Winkel bildet. Amtlichen Ermittelungen zu Folge hat an diesem Winkel das Wasser 39 cm höher gestanden als in dem Strome selbst. Der hiernach erklärliche ausserordentliche Anprall des Wassers brachte in der Frühe des 28. November den Bahndamm, der im Verlauf von zwanzig Jahren schon mehreren Hochwassern und gefährlichen Eisgängen widerstanden und für das ganze niedrig gelegene Gartenfeld als Schutzdamm gedient hatte, an dem Scheitelpunkte des erwähnten Winkels zum Weichen und es erfolgte an dieser Stelle ein Bruch, durch welchen die Fluthen nunmehr in den Wallgraben und von diesem durch die tief gelegenen Festungsthore, Rheinthor und Mombacher Thor, in die Vorstadt Gartenfeld eindrangen und diese vollständig unter Wasser setzten.

Oberhalb Mainz, zwischen den Orten Nackenheim und Bodenheim, war der Landschutzdamm des Rheines stark bedroht. Nachdem es am 27. November gelungen war, einen entstandenen Riss wieder zu stopfen, fiel auch dieser Damm am Vormittag des 28. November dem starken Wasserdrucke zum Opfer. Das Wasser füllte nun das Terrain zwischen dem Landdamm und dem Eisenbahndamm, an welch' Letzteren die Durchlässe zum Schutze der hinterliegenden Dörfer mit dichtem Materiale verstopft worden waren. Um ½9 Uhr Abends stand das Wasser noch 2 Fuss unter dem Niveau des Bahndammes, aber bereits um 9 Uhr überfluthete es diesen und in starken Wogen ergoss sich nunmehr der Strom in die jenseits des Dammes gelegene Ebene, in welcher die drei Dörfer Nackenheim, Bodenheim und Laubenheim liegen, welche schrecklich heimgesucht wurden. Die Bewohner derselben, welche eine Ueberfluthung des Eisenbahndammes nicht befürchtet hatten, konnten nur mit Mühe das nackte Leben retten; eine grosse Anzahl von Häusern in den erwähnten Orten ist eingestürzt.

Der Main hatte gleichfalls, in der Nähe des Ortes Bischofsheim, den Landdamm durchbrochen und seine Wasser stauten sich daher an dem nicht weit vom Ufer gelegenen Bahndamm der Strecke Mainz-Bischofsheim bis über diesen und stürzten alsdann mit Macht in das jenseitige noch wasserlose Feld. In Folge des auf diese Weise von dem Bahndamm herab stattfindenden Wassersturzes wurde die Linie Mainz-Bischofsheim auf eine Länge von ca. 90 m allmälig weggespült.

Bei Eintritt der Katastrophe wurde sofort alles Mögliche aufgeboten, einerseits um dem aus seinen gewohnten Bahnen gedrängten Verkehr, soweit thunlich, vorübergehend neue Wege anzuweisen, andererseits um die entstandenen Schäden baldmöglichst wieder zu beseitigen und dadurch die Dauer der Störung auf die kürzeste Frist einzuschränken. In Frankfurt a/M. wurden, wie dies schon früher bei Ueberfluthung der städtischen Verbindungsbahn der Fall war, die Züge nach und von Limburg von der Gutleutstrasse aus abgefertigt, an welcher eine provisorische Station errichtet war, während der betreffende Güterverkehr über die Route Gross-Gerau-Goldstein geleitet wurde. Der Gütertransport zwischen Bayern und dem Rheinland, der sonst über Aschaffenburg-Mainz-Coblenz sich bewegte, wurde mit Zustimmung der betheiligten Bahnverwaltungen über Aschaffenburg-Höchst a/M.-Limburg-Coblenz dirigirt. Der Verkehr Frankfurt-Mainz-Ludwigshafen ist über Frankfurt-Goldstein-Lampertheim-Mannheim bewirkt worden.

Bereits am 30. November konnte auf den Strecken Mainz-Frankfurt und Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg der Bahnverkehr in beschränktem Umfange mit Umsteigen zwischen Mainz und Bischofsheim wieder eröffnet werden — von Worms ab verkehrte eine Anzahl Züge bis Nackenheim und von Alzey ab bis Gonsenheim — und durch die unausgesetzten Anstrengungen ist es möglich geworden, schon am 4. December auf den Linien Frankfurt-Aschaffenburg und Mannheim-Mainz, sowie Mainz-Bingen den Betrieb in vollem Umfange fahrplanmässig wieder aufzunehmen, während am 5. December auch die Linie Mainz-Alzey-Kaiserslautern wieder für den directen Verkehr hergestellt war und in Benutzung genommen wurde.

Die Strecke Mainz-Nackenheim-Worms endlich, welche zwar nicht erheblich beschädigt, aber an mehreren Stellen des bergseitigen Geleises Abspülungen des Kiesbettes zeigte, ist jetzt wieder wasserfrei und wird voraussichtlich am 8. d. M. dem fahrplanmässigen Verkehr wieder übergeben werden. Die durch die Hochwasserfluthen verursachten Störungen des Eisenbahnbetriebes waren hiernach in verhältnissmässig kurzer Zeit wieder beseitigt.

(Wir machen bei dieser Gelegenheit auf die Bekanntmachungen der Königl. Eisenbahndirectionen zu Köln (rechts- u. linksrh.), Kaiserl. Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen etc., betreffend Verkehrsstörungen und Wiederaufnahme des Verkehrs, abgedruckt auf Seite 1259, aufmerksam. Die Redact.)

Baustand der Erfurt-Ritschenhausener Eisenbahn.

Der Bau des die Scheitelstrecke der Erfurt-Ritschenhausener Bahn bildenden, 3 036 m langen Brandleitetunnels, bei Oberhof im Thüringer Wald, ist zur Zeit so weit vorgeschritten, dass 2 500 laufende Meter des Richtstollens fertiggestellt sind und dementsprechend auch ein beträchtlicher Theil des Tunnels in Vollausbruch und Mauerung vollendet ist.

Von der östlichen, nach Gehlberg hin liegenden Mündung erfolgt die Herstellung des Stollens mittelst hydraulischer Bohrmaschinen nach Brand'schem System, mit welchem zur Zeit in festem Porphyrfelsen durchschnittlich pro 24 Stunden ein Stollenfortschritt von 4,5 laufende Meter erzielt wird.

Auf der nach Zella gelegenen Westseite des Tunnels befinden sich die mit comprimirter Luft betriebenen Percussions-Bohrmaschinen nach Fröhlich'schem System in Anwendung, mit

welchen in letzter Zeit ein durchschnittlicher Fortschritt des Stollens von 2,5 laufende Meter pro 24 Stunden erreicht wurde. Es steht zu erwarten, dass der noch verbleibende, 536 m lange Theil des Richtstollens nach 3 Monaten fertiggestellt sein wird. Der Tunnelbau ist im Ganzen durch abnormen Wasserzufluss sehr erschwert; die beim Vortreiben des Stollens hereinbrechenden Quellen haben wiederholt vorübergehende Einstellung der Bohrarbeiten verursacht.

In Folge der eingetretenen Verstaatlichung der Thüringischen Eisenbahn wird zwischen Erfurt und Plaue die bestehende Bahnstrecke Erfurt-Dietendorf-Arnstadt-Plaue für die Erfurt-Ritschenhausener Bahn mitbenutzt.

Zwischen Plaue und Ritschenhausen ist der Bahnbau zur Zeit mit Ausnahme des südlichen Endes der Bahn zwischen Grimmenthal-Ritschenhausen überall in Angriff genommen. Die 20 km lange Theilstrecke Suhl-Grimmenthal, welche durch den Bahnhof Grimmenthal mit der Werra-Eisenbahn in Verbindung steht, ist soweit vollendet, dass ihre Eröffnung zunächst als Bahn untergeordneter Bedeutung für 20. December cr. in Aussicht genommen werden konnte. Die Betriebseröffnung der Gesammtstrecke Plaue und bezw. Erfurt-Ritschenhausen wird voraussichtlich in der ersten Hälfte des Jahres 1884 erfolgen.

Eisenbahnräthe.

Von den Eisenbahnbeiräthen der Königl. Directionen und dem Landeseisenbahnrath, welche am 1. Januar 1883 ins Leben treten sollen, hört man nur sehr wenig, nur ab und zu kommt eine Notiz, dass eine nichtpreussische Handelskammer eine Vertretung in einem Eisenbahnbeirath erhalten soll; so letzthin die Leipziger Handelskammer in den Beiräthen der Provinzen Sachsen und Brandenburg. Die Vertreter werden nach dem Gesetz nur von Handels- und gewerblichen, einschliesslich landwirthschaftlichen Corporationen gewählt, deren Interesse an erster Stelle dem Güterverkehr zugewendet ist und es liegt nahe, dass aus der Wahl ausschliesslich Gewerbtreibende hervorgehen. Sollte es nicht angezeigt sein, auch andere Elemente zu berücksichtigen, auch solche, mit den Interessen der Gegenden bekannte Personen zu wählen, welche nicht gerade Gewerbtreibende sind, z. B. Mitglieder der städtischen Vertretungen? Beiräthe, in welchen die nichtgewerbliche Einwohnerschaft gar nicht vertreten ist, werden leicht geneigt sein, die gewerblichen Interessen den allgemeinen voranzusetzen, die doch namentlich im Personenverkehr keineswegs immer mit den ersteren zusammenfallen. Hier liegt allerdings an erster Stelle eine Unvollständigkeit des Gesetzes vor, welches wohl die Möglichkeit hätte schaffen können, auch der nicht gewerblichen Einwohnerschaft eine Vertretung zu sichern, aber sie kann durch eine passende Wahl Seitens der wirthschaftlichen Körperschaften einigermassen gut gemacht werden.

Elektrische Beleuchtung von Eisenbahnzügen.

Nach dem „Archiv für Post- und Telegraphie“, 1882, S. 510 sind von der Generaldirection der Elsass-Lothringischen Bahnen in Strassburg in der Nacht vom 21. zum 22. Juni auf der Strecke nach und von Weissenburg Versuche zur Beleuchtung eines Zuges mittelst elektrischer Glühlampe in Faure'scher Batterie gemacht, hinsichtlich deren wir unter Angabe einiger Berichtigungen Folgendes mittheilen: Der Zug bestand aus zwei Personenwagen I. und II. und einem Wagen III. Classe. Alle drei Wagen waren von Amerikanischer Bauart und gestatteten daher ein Durchschreiten des ganzen Zuges. Die Locomotive und die drei Personenwagen wurden in verschiedener Weise beleuchtet. Die an der Locomotive und den beiden Personenwagen I. und II. Classe angebrachten Lampen erhielten den erforderlichen Strom durch eine mit der Locomotive fest verbundene Dynamoelektrische Maschine von 8 Pferdekräften. Diese Maschine wurde aber nicht, wie bei den Versuchen in Frankfurt, von den Wagenaxen aus, sondern durch den Dampf der Locomotive getrieben. Im Personenwagen III. Classe waren acht Batterien zu je vier Faure'schen Elementen aufgestellt, in deren Stromkreis eine Anzahl Edison-scher Lampen eingeschaltet werden konnten. An der Stirnwand der Locomotive befand sich eine elektrische Lampe besonderer Construction, welche für sich allein eine Stromstärke verlangte, wie solche ungefähr von den in den Personenwagen I. u. II. Classe angebrachten 24 Edison'schen Lampen gebraucht wurde. Bei der zeitweisen Beleuchtung der Locomotivlampe musste daher eine Ausschaltung jener 24 Edisonlampen stattfinden. Die Lichtstärke der Locomotivlampe, welche übrigens so eingerichtet war, dass sie ihre Lichtstrahlen nicht nur geradeaus, sondern, bei unbedeutender Verschiebung, auch seitlich entsenden konnte, gestattete ein deutliches Erkennen der Bahngeleise bis auf etwa 300 m. Die Edisonlampen der beiden Personenwagen erster und zweiter Classe glühten tadellos. Sie zeigten keinen Augenblick eine Veränderung der Lichtstärke. Auch beim Halten des Zuges auf den Bahnhöfen war eine solche Veränderung nicht bemerkbar, was sich daraus erklärt, dass durch die Erhaltung des Dampfdruckes der Locomotive auf gleicher Höhe die Dynamoelektrische Maschine mit ununterbrochener Gleichmässigkeit fortarbeitete. Ein heftiges Oeffnen und Schliessen der Wagenthüren störte das gleichmässige Fortglühen der Lampen nicht. Um zu prüfen, welches Lichtmass für eine Hälfte eines Personenwagens erster, beziehungsweise zweiter Classe genügen möchte, wurde die Zahl der Lampen von sechs bis auf je zwei vermindert. Selbst bei dieser Lichtstärke konnte in der äussersten Ecke der Wagenabtheilung kleine Druckschrift mit Leichtigkeit gelesen werden. Bei der nur kurzen Beförderungszeit für die Strecke nach und von Weissenburg war es ausgeschlossen, während der Probefahrt das Kraftmass der Batterie genau festzustellen. Zuverlässig ist es jedoch, dass die Lampen der verschiedenen Arten tadellos leuchteten, und es haben die Versuche die Verbesserungsfähigkeit der Faure'schen Elemente und demnach die Möglichkeit der Verwendung derselben im Eisenbahn-Betriebsdienst dargethan.

Secundärbahnen.

Der Bau einer Eisenbahnlinie von Naumburg über Freiburg und Laucha im Unstrutthale hinauf bis Artern, wodurch die Thüringische Eisenbahn mit der Sangerhausen-Erfurter Linie verbunden würde, soll so gut wie gesichert sein.

Schlesische Blätter enthalten die Mittheilung, dass die zum Bau einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Bojanowo nach Guhrau s. Z. gemachten Vorarbeiten nunmehr die ministerielle Genehmigung erhalten haben.

Das seit Jahren erörterte Verbindungsbahnproject Münster-Warendorf-Rheda, Wiedenbrück-Lippstadt ist nunmehr soweit sichergestellt, als die Kosten des Grunderwerbs überall von den Interessenten übernommen sind. Da die Staatsregierung sich ihrerseits unter dieser Bedingung bereit erklärt hat, den Bau und Betrieb zu übernehmen, so hofft man, dass schon diesem Landtage eine Vorlage wegen des Bahnbaues gemacht werden wird.

Daraus, dass, wie wir schon früher meldeten, regierungsseitig Erhebungen über die längst projectirte Wittenberg-Torgauer Bahn angestellt werden und dass auch der Torgauer Kreistag dem Bahnbau zugestimmt hat, entnehmen die Interessenten die Hoffnung, dass die Bahn unter regierungsseitiger Förderung zu Stande kommen werde.

Gegenüber verschiedenen Mittheilungen der Zeitungen über die von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft dem vorgenannten Unternehmen zugesicherte Betheiligung wollen wir bemerken, dass die Gesellschaft bindende Verpflichtungen noch nicht eingegangen war, als sie verstaatlicht wurde. Wäre dies der Fall, so würde die Regierung die Verpflichtungen erfüllen müssen. Es war vielmehr nur Seitens der Direction ein Vorschlag gemacht, zu dem aber die Zustimmung des Verwaltungsrathes noch vorbehalten war und welcher eben dahin ging, dass die Gesellschaft $^1/_4$ des auf 2 000 000 ℳ angenommenen Anlagecapitals in der einen oder andern Weise verzinsen oder garantiren solle. Die Verhandlungen waren über dies Stadium noch nicht hinausgekommen, als die Bahn vom Staate erworben wurde.

In Betreff der zu erbauenden Unstrutbahn, mit deren Vorarbeiten die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt betraut ist, hat letztere jetzt die Linie über Nebra und Rossleben nach Artern in Vorschlag gebracht. Auf die Führung über Bibra-Wiehe nach Reinsdorf, für welche ein Nivellement ebenfalls aufgenommen worden war, musste wegen erheblich technischer Schwierigkeiten, die aus den Steigungsverhältnissen resultiren, verzichtet werden.

In einer Versammlung der beiderseitigen Comités, sowohl des für die Prignitzer Eisenbahn (Strecke Wittstock-Pritzwalk-Perleberg, zum Anschluss an die Secundärbahn Perleberg-Wittenberge) als auch des für die Ostprignitzer Eisenbahn (Strecke Meyenburg-Pritzwalk-Kyritz-Zernitz bezw. Kyritz-Wusterhausen-Neustadt a. D.) in Pritzwalk, ist, nach der „Nordd. A. Z.“, der Vorschlag des Landesdirectors v. Levetzow, aus beiden Projecten mit gewissen Modificationen ein Project zu bilden, welches dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten behufs Ertheilung der Concession vorgelegt werden könnte, angenommen worden. Die Prignitzer Eisenbahngesellschaft (Wittstock-Perleberg) erweitert hiernach ihr Project dahin, dass sie gleichzeitig ausser der Linie Wittstock-Perleberg auch die Seitenlinie Pritzwalk-Meyenburg zu bauen übernimmt. Der Vorsitzende des betreffenden Comités, Herr Baron Gans Edler Herr zu Putlitz-Laaske, erklärte sich Namens seines Comités bereit, diesen Vorschlag anzunehmen und dementsprechend für die Eisenbahn Wittstock-Pritzwalk-Perleberg mit ihrer Seitenlinie Pritzwalk-Meyenburg die Provinzialunterstützung und die Concession beantragen zu wollen. Ausserdem verpflichtete er sich Namens des Comités, auch die Linie Pritzwalk-Kyritz-Zernitz resp. Neustadt a. D. ausbauen zu wollen, sobald sich die Gesellschaft in der finanziellen Lage befände. Da hiernach das Comité die Verpflichtung übernommen hat, zugleich mit dem Project Wittstock-Pritzwalk-Perleberg die Linie Pritzwalk-Meyenburg zu bauen, so hat das Project in dieser veränderten Form grosse Aussicht auf Erfolg, zumal da sich der Herr Regierungspräsident v. Neefe und der Herr Landesdirector sehr günstig für dasselbe ausgesprochen haben. Andererseits ist seitens des Ostprignitzer Comités durch den Geh. Regierungs- und Landrath Herrn v. Grävenitz für den Fall der Concessionirung der Linie Meyenburg-Pritzwalk-Kyritz-Zernitz bezw. Neustadt a. D. ebenfalls die Zusicherung gemacht worden, die Seitenlinie Pritzwalk-Perleberg zu erbauen. Wird

nun, wie zu erhoffen, die Concession für die eine oder die andere Linie erfolgen, und wird die Provinzialbeihülfe gewährt, so unterliegt es keinem Zweifel, dass schon im nächsten Frühjahr mit dem Bau der längst ersehnten Bahn begonnen werden wird. Die Vorarbeiten sind fertiggestellt und die Finanzirung ist beendigt.

Die Bahnstrecke Rybnik-Loslau wird, wie der „Oberschles. Anzeiger" erfährt, am 20. d. Mts. eröffnet werden. Die Weiterführung dieser Strecke von Loslau nach Annaberg (Preussisch-Oderberg) ist bekanntlich auch schon concessionirt.

Nach der Münchener „Allgem. Ztg." veranlasste das schon längere Zeit bestehende Comité für Herstellung einer Secundärbahn von Pleinfeld über Hilpoltstein-Freystadt-Neumarkt und Castl nach Amberg mit einer Abzweigung nach Beilngries unlängst zu Neumarkt eine zahlreich besuchte Versammlung unter dem Vorsitz des dortigen Bezirksamtmannes Roder, auf welcher der Landtagsabgeordnete Lerzer einen ins Detail gehenden Vortrag über den Stand der Angelegenheit erstattete. Der Kostenvoranschlag für die ganze Bahnlänge beläuft sich auf 6 000 000 ℳ, während ein solcher für eine Normalbahn nach einer früheren Berechnung auf 10 000 000 fl. stieg. Für Grunderwerbungen sind 555 000 ℳ berechnet, und soll diese Summe für eine Normalspur ausreichen, während sich diejenige für eine Schmalspur nicht erheblich niedriger stellen würde. Die Mittel sollen nach Antrag des Referenten von der Stadt Amberg und den Districten aufgebracht werden, und zwar nach Massgabe der auf die letzteren treffenden Kilometerzahl. Der Vorschlag fand nach gepflogener Debatte einstimmige Annahme und wurden von einigen Orten bereits bestimmte Zusagen bezüglich der Beschaffung der Geldmittel gemacht. Ein Generalcomité von 15 Mitgliedern übernahm die Bildung von Localcomités in den Districten, und die Herbeiführung von Beschlüssen der betreffenden Corporationen hinsichtlich der zu leistenden Zahlungen, und sollen die Resultate innerhalb 3 Wochen zur Kenntniss des Generalcomités gebracht werden.

Nach der „Posener Zeitung" sind die generellen Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn von Posen nach Wreschen (als Verlängerung der Märkisch-Posener Bahn) vollendet. Es ist die Anlage von 4 Bahnhöfen, und zwar in Schwersenz, Kostrzyn, Nekla und Wreschen, in Aussicht genommen. Posen soll den Bahnhof an der Posen-Schwersenzer Chaussee in der Nähe des evangelischen Kirchhofes erhalten.

Nach der „Breslauer Zeitung" ist das Project des Baues einer Secundärbahn von Trachenberg über Wanglewe, Camin und Pluskau nach Herrnstadt der Verwirklichung etwas näher gerückt. Der Herr Minister hat den in diesem Frühjahre ausgeführten Vorarbeiten die Genehmigung ertheilt. Der Bahnhof in Herrnstadt soll 1 200 m südlich vom Ringe entfernt an die Winziger Chaussee zu liegen kommen. Der Vortheil, welcher der Stadt hierdurch erwächst, würde ein sehr bedeutender sein.

Stimmen aus Belgien und Frankreich über den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einem uns vorliegenden Separatabdruck aus den „Annales de l'Association des Ingénieurs sortis des Ecoles spéciales de Gand" entnehmen wir im Auszuge einen in der diesjährigen in Namur abgehaltenen Generalversammlung Seitens des Herrn M. A. Clermont, Präsidenten des genannten Vereins, gehaltenen Festvortrag, welcher wegen des in demselben behandelten Gegenstandes — der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und die von demselben geschaffenen Einrichtungen — nicht ohne Interesse für unsere Leser sein dürfte.

Nach Artikel 16 unserer Statuten — so führte der Redner aus — ist in die Tagesordnung der Generalversammlungen eine Eröffnungsrede des Präsidenten über einen die Wissenschaft des Ingenieurs, die Industrie oder den höheren technischen Unterricht behandelnden Gegenstand aufzunehmen.

Auf dem so ausgedehnten Gebiete der Ingenieurwissenschaft fehlt es ja nicht an geeignetem Stoff und bereitet nur die Auswahl desselben einige Schwierigkeiten. Als Vorwurf meines heutigen Vortrages habe ich nun einen, die Verwaltung der Eisenbahnen betreffenden Gegenstand, nämlich die „Organisation des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" gewählt.

Es ist nicht das erste Mal, dass dieses Thema in einer Versammlung von Ingenieuren berührt wird. Herr Gottschalk, der gelehrte Präsident des Vereins der Civilingenieure Frankreichs, nahm bereits in der am 9. Januar 1880 in Paris abgehaltenen Sitzung Gelegenheit, bei Behandlung der Frage des ausländischen Eisenbahnwesens sich in der ihm eigenen, meisterhaften Weise über den Deutschen Eisenbahnverein wie folgt auszusprechen:

„Was unsere Aufmerksamkeit besonders fesselt, sagte Herr Gottschalk, das ist die Organisation des Vereins der Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen, welchen sich nach und nach die Holländischen und Belgischen und sogar die Rumänischen und Russische Bahnen angeschlossen haben.

Wohl Jeder, der wie wir an der Ausarbeitung und Abänderung der technischen Vorschriften des Vereins activen Antheil genommen, wird sich ein Urtheil über die Vortheile, welche die Vereinigung von über 100 Privat- und Staatsbahnen gewährt, haben bilden können.

Periodische und ausserordentliche Conferenzen, welche von den Betriebschefs und den Oberbeamten der Eisenbahnen, bei den Generalversammlungen von den Directoren dieser Bahnen wahrgenommen werden, bieten Gelegenheit zu fruchtbringendem Meinungsaustausche, bringen die Theilnehmer und ihre individuellen Anschauungen über die einzelnen Gegenstände einander näher und erhalten das Gefühl der Collegialität, woraus alsdann eine, Allem und Allen zu Gute kommende Uebereinstimmung sich ergiebt.

Die allgemeinen Reglements, welche auf diese Art gemeinsam ausgearbeitet und überarbeitet werden, dienen den kleineren Eisenbahngesellschaften, denen nicht die genügenden Hülfsmittel, nicht hinreichendes Personal zum eingehenden Studium dieser Fragen zu Gebote stehen, als Richtschnur und wird es denselben somit ermöglicht, die Seitens der grösseren Verwaltungen gemachten Erfahrungen mit grossem Vortheil zu verwerthen.

Aus dieser Vereinigung ergiebt sich des Weitern, dass die alljährlich vorzulegenden statistischen Nachrichten von allen Mitgliedern nach demselben Schema aufgestellt werden und dass in Folge dessen sich leicht Vergleiche anstellen lassen, die man vergeblich aus der Mehrzahl der den Generalversammlungen der Actionäre vorgelegten Geschäftsberichte zu extrahiren versuchen würde.

Wäre es nicht erwünscht, dahin zu streben, dass eine ähnliche Institution, als deren Embryo das Syndicat der Pariser Gürtelbahn anzusehen ist, in Frankreich geschaffen würde, da hier anscheinend eine Verständigung um so leichter zu erzielen sein möchte, als man mit nur sechs grossen Gesellschaften zu thun hat?" *)

Herr Clermont geht, nachdem er diese Aeusserung des Präsidenten der Französischen Civilingenieure referirt hat, dazu über, an der Hand des Statuts des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Organisation und die Ziele desselben darzulegen.

Wir können von Mittheilung der diesbezüglichen Ausführungen absehen, weil wir dieselben als bekannt voraussetzen dürfen und wollen nur derjenigen erwähnen, welche ein Urtheil über die Vereinseinrichtungen enthalten.

Bereits im Beginne seiner Wirksamkeit — so liess sich der Redner weiter aus — beschäftigte sich der Verein mit der Ausarbeitung eines für alle Vereinsverwaltungen obligatorischen Betriebsreglements, welches Vorschriften für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Viehtransport, sowie ein einheitliches Frachtbriefformular für Gütersendungen enthält. Das Betriebsreglement setzt in Uebereinstimmung mit den bezüglichen Bestimmungen des Deutschen Handelsgesetzbuches die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verspätung, Verlust oder Beschädigungen von Sendungen aller Art fest.

Ferner hat der Verein ein Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung herausgegeben, welches eine der wichtigsten Schöpfungen desselben bildet und deshalb hier etwas eingehender behandelt zu werden verdient.

Giebt beispielsweise ein Versender in Ungarn eine Wagenladung nach irgend einer Station des Vereinsgebietes auf, so wird diese Sendung bis zur Bestimmungsstation ohne Umladung befördert. Die am Transport betheiligten Verwaltungen müssen nun die Wageneigenthümerin für die Benutzung des Wagens auf

*) Der von Herrn Gottschalk bezüglich der Bildung eines Vereins der Französischen Privatbahnen nach Analogie des Deutschen Eisenbahnvereins ausgesprochene Wunsch möchte schwer zu realisiren sein, da in Frankreich die Grundbedingungen für einen Eisenbahnverein in der Art des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zum grössten Theil fehlen. Denn während in Deutschland und Oesterreich-Ungarn die Organisation und die Verwaltungsgrundsätze der im Laufe der Jahre entstandenen grossen Anzahl von Privat- und Staatsbahnen, sowie die Eisenbahn-Gesetzgebungen der im Vereinsgebiete liegenden Staaten sehr verschiedenartig sich gestalteten, (in Folge dessen das Bedürfniss gleichmässiger Einrichtungen und mannigfacher Vereinbarungen besonders lebhaft hervortrat und folgeweise sich die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit der Existenz des Eisenbahnvereins und seiner Wirksamkeit immer festere Wurzeln fasste), bestehen in Frankreich, ausser den in den letzten Jahren entstandenen, hier nicht in Betracht kommenden wenigen Staatsbahnen, bekanntlich nur sechs grosse Verwaltungen, deren Sitz in Paris concentrirt ist, die gemeinsam der einheitlichen Landes-Gesetzgebung unterworfen sind, und welche in Folge ihres sehr grossen Bahnbesitzes gewohnt sind, soweit sie nicht dringend auf gegenseitige Verständigung angewiesen sind, ihre eigenen Wege zu gehen.

Für den Verkehr mit den in den östlichen Staaten des Europäischen Festlandes belegenen Eisenbahnen begnügen sich dieselben vollkommen mit dem internationalen Verbande und seinen Einrichtungen und Vorschriften.

ihren Strecken entschädigen. Die Höhe dieser Entschädigungen und die Bedingungen, unter welchen diese Wagenbenutzung gestattet wurde, waren je nach den einzelnen betheiligten Verwaltungen und Staaten früher sehr verschieden und die in den gegenseitigen Abrechnungen eingetretenen Verwickelungen liessen es opportun erscheinen, einen einheitlichen Tarif und einheitliche obligatorische Bestimmungen in dieser Richtung festzustellen.

Erforderten nun schon diese gegenseitigen Abrechnungen über die Wagenbenutzung die Vereinbarung derartiger Vorschriften, so lag für die Vereinsverwaltungen ein um so zwingenderer Grund vor, Vorschriften über Construction und Beschaffenheit der von einem auf das anschliessende Eisenbahnnetz übergehenden Wagen aller Gattungen festzusetzen. Natürlich war schon von jeher daran festgehalten worden, dass die übergehenden Wagen sich in gutem Zustande befinden müssen. Aber dieses Wort: „in gutem Zustande“ gab zu so verschiedenartigen Auslegungen Anlass, wenn die Wagen bereits alt waren oder die Radbandagen, die Federn etc. anfingen, Spuren von Abnutzung zu zeigen, dass die Discussionen hierüber Störungen und ernstliche Verspätungen des Laufes der Wagen an den Uebergangspunkten der einzelnen Bahnen hervorzurufen drohten. Der Verein schuf daher das qu. Regulativ, welches den Grad der Abnutzung nicht übergangsfähiger Wagen genau präcisirte.

Dieses einheitliche und obligatorische Regulativ ist seit langer Zeit in Kraft und ist der enorme Vortheil, welcher sich aus demselben für die tägliche Praxis ergiebt, evident.

Doch hiermit begnügte der Verein sich nicht.

Während des Transportes werden bekanntlich öfters Wagen oder einzelne Theile derselben beschädigt; es ist natürlich, dass diejenige Verwaltung, auf deren Strecken die Beschädigung eintritt, die Wageneigenthümerin entsprechend entschädigen muss, aber wie hoch ist die Beschädigung in jedem einzelnen Falle anzusetzen? Hierüber gingen die Meinungen sehr auseinander; die von den Verwaltungen hierüber aufgestellten Rechnungen waren im höchsten Grade ungleichmässig. Die Controversen nahmen kein Ende und die gegenseitigen freundnachbarlichen Verhältnisse mussten naturgemäss unter einem derartigen Zustande leiden.

Hier bot sich von Neuem ein weites Feld für die ausgleichende und praktische Thätigkeit des Vereins dar. Derselbe setzte ein Normalpreisverzeichniss für Reparaturen an fremden Wagen fest, welches in 145 Positionen die bei den einzelnen Beschädigungen zu leistenden Vergütungen für Ersatz oder Reparatur umfasst.

Aus den wenigen hier berührten Punkten dürfte zur Genüge die Nützlichkeit des Vereins sowie dessen Wirksamkeit und die Dienste sich herausstellen, welche er den betheiligten Verwaltungen dadurch geleistet hat, dass durch seine Initiative alle jene Störungen und Hemmnisse beseitigt wurden, welche früher die gegenseitigen Beziehungen erschwerten und dem regelmässigen Transport Hemmnisse entgegenstellten.

Redner gedenkt sodann der periodischen Publikationen des Vereins: der „statistischen Nachrichten“, über deren Einrichtung er sich sehr anerkennend ausspricht, des technischen Organs des Vereins, welches er „une des publications techniques les plus remarquables“ nennt, sowie unserer Zeitung des Vereins.

Als ein sehr nützliches und für die technische Einheit (Uniformität der dem Verein angehörigen Bahnen) besonders bedeutungsvolles Werk bezeichnet Herr A. Clermont noch die „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen“, sowie die „Referate über die Beantwortung wichtiger technischer Fragen. Derselbe schliesst den mit vielem Beifall aufgenommenen Vortrag wie folgt:

Zum Schluss erübrigt noch, die vom Vereine vertheilten Karten zur freien Fahrt auf den Vereinsbahnen zu erwähnen. Es dürfte nicht erforderlich sein, die Annehmlichkeiten und die Nützlichkeit, welche diese Karten den Inhabern bieten, besonders hervorzuheben. Leider verfährt der Verein bei Bewilligung derselben etwas zu streng, da die Bedingungen, welche das Vereinskartenreglement bezüglich des Wohnsitzes der Berechtigten sowie der Anzahl der den kleineren Verwaltungen zustehenden Karten aufstellt, zu scharf sind. Abgesehen hiervon, entspricht das genannte Reglement allen billigen Anforderungen.

Wie Sie sehen, ist der Verein eine der denkbar nützlichsten Einrichtungen und es steht zu hoffen, dass die kürzlich neu gewählte geschäftsführende Direction demselben von Neuem langes Bestehen und bestes Gedeihen sichern wird. —ch.

Der Blitzzug der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft.

Der Blitzzug, welcher vor Kurzem seine Probe zwischen Paris und Wien glänzend bestanden hat und im nächsten Frühjahr zur definitiven Einführung gelangen soll, hat die Internationale Eisenbahnschlafwagen-Gesellschaft zu dem Projecte veranlasst, derartige Blitzzüge in Zukunft zwischen allen grösseren Hauptstädten Europas zur Einführung zu bringen.

Die Gesellschaft hat zwei Wagen, einen Schlafsalon- und einen Restaurationswagen neuester Construction, wie solche für diese Züge Verwendung finden sollen, dieser Tage mehreren Vertretern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und Mitgliedern der verschiedenen Königlichen Eisenbahndirectionen vorgeführt.

Es hat zu diesem Zwecke unter Leitung des Generaldirectors Nagelmackers und des Deutschen Abtheilungsdirectors Siepermann eine Probefahrt von Berlin nach Wittenberg stattgefunden, auf der sich die Herren Sachverständigen in jeder Weise anerkennend sowohl über die Construction, wie über die innere Einrichtung der Wagen ausgesprochen haben.

Der Schlaf- resp. Salonwagen enthält zwei gewöhnliche Coupées und vier kleine Salons zu vier und zwei Plätzen, welche Abends durch eine höchst sinnreiche, einfache Manipulation in Schlafstellen umgewandelt werden können. Die Wagen sind durchgehends mit Doppelfenstern versehen, enthalten eine Centralheizungsanlage, getrennte Toiletten für Herren und Damen und durchgehende Corridore.

Der Restaurationswagen hat vor den hier bekannten den Vortheil, dass sich die Restaurationsräume, — zwei Speisesalons — sowie die zwischen beiden liegende Küche in ein und demselben Wagen befinden, wodurch der Zug eine nicht so schwere Belastung erfährt, als wenn ein besonderer Küchenwagen mitgeht. Hierdurch wird das Hauptbedenken, welches man gegen die Mitführung der Restaurationswagen bisher hatte, beseitigt. Die Salons des hier ausgestellten Wagens sind ausserordentlich elegant ausgestattet. Den Boden bedecken Smyrnateppiche, die Wände sind in einem Salon mit echten Gobelins, im anderen mit Ledertapeten in reicher Goldpressung bekleidet. Von der künstlerisch decorirten Decke hängt ein in altdeutschem Style gehaltener Kronleuchter von cuivre poli mit 3 Gasflammen herab. Der Wagen ist mit einer von der Kochmaschine mit ausgehenden Centralheizungsanlage, Gasbeleuchtung und einem pneumatischen Klingelwerk versehen. Am Tage gewähren die grossen Spiegelscheiben ausreichendes Licht und ungehinderte Aussicht nach allen Seiten, sodass man beim Diner die Landschaft rechts und links erblicken kann. In jedem Coupée befinden sich vier an den Seitenwänden befestigte Tische und transportable Polsterstühle, welche eine Placirung der Reisenden in Gruppen von beliebiger Anzahl ermöglichen. Diese Sessel in gold- und farbengepresstem Leder sind aus einem Pariser Atelier hervorgegangen, während die ganze übrige Inneneinrichtung, wie die Wagen selbst nach Entwürfen des Generaldirectors Nagelmackers in der Rathgeberschen Werkstatt in München hergestellt sind.

Sämmtliche Wagen der Blitzzüge sind durch über den Buffern liegende, mit Geländern versehene und durch Jalousien geschützte Platformen versehen, so dass die Passagiere bei schönem Wetter geschützt im Freien sitzen und von einem Ende des Zuges zum andern und von jedem Platze her direct in den Restaurationswagen gelangen können, ohne den Zug während der ganzen Fahrt verlassen zu brauchen.

Der Hauptzweck dieser Blitzzüge ist eine Ersparniss von ca. 20—30 pCt. der gegenwärtig für grössere Reisen gebrauchten Zeit herbeizuführen. So weist der für den Blitzzug Paris-Wien-Constantinopel festgesetzte Fahrplan eine Verringerung der Fahrzeit von 111 Stunden auf nur 78 Stunden, also eine Zeitersparniss von 33 Stunden oder etwa 30 pCt. der bisherigen Fahrzeit aus.

Die Frage, wie man bei diesen Blitzzügen eine Zeitersparniss von 20—30 pCt. erzielt, beantwortet sich wie folgt:

1. Aller Aufenthalt auf den Stationen, mit Ausnahme der nothwendigen Zeit zum Auswechseln der Maschinen, wird vermieden. Auf das Einnehmen von Mahlzeiten an den Stationen braucht keine Rücksicht genommen zu werden, da sich, wie erwähnt, ein Restaurationswagen im Zuge befindet.

2. Das Passiren der Grenze fremder Länder kann ohne längeren Aufenthalt vor sich gehen, da in den Blitzzügen die Durchsuchung des Gepäcks während der Fahrt von einer zur anderen Station vorgenommen werden soll.

3. Der Aufenthalt der Züge auf allen kleineren Stationen fällt fort.

4. Es wird auf der ganzen Linie, natürlich mit Berücksichtigung der Terrainverhältnisse, eine gleichmässige Fahrgeschwindigkeit eingehalten, für welche als Norm die Schnelligkeit des Jagdzuges zwischen Berlin und Köln angenommen werden konnte.

Die Schlafwagen-Gesellschaft beschäftigt sich auch mit der Ausführung eines Zuges, welcher unter gleichen Gesichtspunkten London, Paris und Brüssel mit Berlin, Petersburg und Warschau verbinden soll. Dieser ebenfalls aus Schlaf-, Salon- und Restaurationswagen zusammengesetzte Zug würde zu entsprechenden Stunden von Paris, Calais und Ostende abgehen und in Lüttich vereinigt werden; in Köln würde sich der von Calais kommende Wagen vom Zuge trennen und nach Wien weiterfahren, um sich dort mit dem Blitzzuge Paris-Constantinopel zu vereinigen; der übrige Theil des Zuges würde seine Reise von Berlin bis Petersburg fortsetzen. Auf der Russischen Grenze brauchte trotz der grösseren Spurweite der Russischen Eisenbahnschienen ein Umsteigen nicht stattzufinden, da die Schlafwagen-Gesellschaft bereits ein System adoptirt hat, durch welches die Räder des Zuges der

Russischen Spurweite in kürzester Zeit angepasst werden können. Auch für die Reise von Berlin nach Italien und der Riviera über Frankfurt a/M. - Basel - Luzern durch den Gotthardtunnel dürfte die Einführung der Blitzzüge einem Bedürfniss abhelfen.

Die Vortheile, welche die Einführung dieser Blitzzüge, die die Entfernungen von Berlin bis Madrid, Rom, London und Constantinopel um ungefähr den vierten Theil abkürzen würden, für das Publikum, wie auch für die Postbeförderung mit sich bringen würde, bedürfen kaum eines Commentars.

Locomotiv - Kessel - Explosionen.

Nach dem im „Engineering" vom 17. v. M. enthaltenen ausführlichen Rapporte des Mr. Lavington E. Fletcher, Chef-Ingenieur des „Manchester Steam User's Association" haben in der Zeit vom 1. Juli 1861 bis ult. December 1881 im Ganzen 66 Locomotiv-Kessel-Explosionen auf den Englischen Bahnen stattgehabt und sind dabei 45 Personen getödtet und 97 verletzt.

Bei 35 Explosionen fand keine Tödtung von Personen statt, in 23 Fällen wurde je 1 Person, in 4 je 2, in 2 je 3, in 1 = 4 und in einem und zwar dem allerletzten Falle (26. December 1881) 5 Personen getödtet.

In 28, also der Mehrzahl der Fälle, lag der Grund der Explosionen in der Bildung von Langrissen und bei 10 ferneren Fällen in der Schwächung der Kesselwandungen durch Zerfressen (Corrosion). Nur in 3 Fällen ist zu grosse Dampfspannung als Grund der Explosionen constatirt.

Die Details ergiebt nachstehende Tabelle:

Jahr	Anzahl der Explosionen	dabei Personen		Jahr	Anzahl der Explosionen	dabei Personen	
		getödtet	verletzt			getödtet	verletzt
1861	2	2	6	1872	5	4	3
1862	3	4	5	1873	4	—	10
1863	1	1	2	1874	3	2	5
1864	6	4	6	1875	2	—	2
1865	10	10	16	1876	2	5	9
1866	5	2	7	1877	2	1	1
1867	3	1	2	1878	4	1	3
1868	2	—	4	1879	1	1	4
1869	2	—	2	1880	2	—	4
1870	4	2	4	1881	1	5	—
1871	2	—	2				

Oberhessische Eisenbahnen.

— tz. — **(Geschäftsbericht pro 1881/82.)** Die Oberhessischen Eisenbahnen umfassten — wie in den Vorjahren — die Linien Giessen-Fulda und Giessen-Gelnhausen von 176 km Länge. Die mit 23 Locomotiven, 18 Tendern, 55 Personenwagen (mit 2 314 Plätzen) und 354 Gepäck- und Güterwagen (mit 3 480 t Tragfähigkeit) ausgerüsteten Oberhessischen Eisenbahnen haben ein Anlagecapital von 39 010 728 *M.* = 221 652 *M.* pro Kilometer erfordert.

In Folge der Eröffnung der Strecke Friedberg-Hanau ist eine nicht unerhebliche Ablenkung der Gütertransporte von der Linie Giessen - Gelnhausen eingetreten; die Verkehrsergebnisse sind demzufolge hinter denen des Vorjahres zurückgeblieben, insbesondere sind 9 742 t Güter weniger befördert und 41 612 *M.* im Güterverkehre weniger eingenommen wie im Vorjahre, während die beförderte Personenzahl um 27 314 Personen und die Einnahme hierfür um 9 676 *M.* gestiegen ist.

Im Etatsjahre 1881/82 gelangten zur Beförderung: 1 300 Personen in der I., 42 034 in der II. und 436 641 in der III. Wagenclasse, sowie 17 787 Militärs, zusammen 497 762 Personen; 886 t Eilgut, 20 399 t Stückgut, 164 226 t Wagenladungsgut, 212 t Postund 240 t Militärgut, 55 Leichen und 6 941 t Vieh. Die Personen haben 11 554 593 km (jede Person 23,21 km) und die Güter- und Viehsendungen 8 469 391 km (jede Tonne 42,89 km) zurückgelegt, es beträgt daher die spezifische Frequenz 65 752 Personen- bezw. 48 195 Tonnenkilometer.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre 405 701 *M.*, aus dem Güterverkehre 476 885 *M.*, aus sonstigen Quellen 94 188 *M.*, zusammen 976 774 *M.*

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 77 149 *M.*, für die Bahnverwaltung 323 997 *M.*, für die Transportverwaltung 456 538 *M.* (äusserer Bahnhofsdienst 107 622 *M.*, Expeditionsdienst 59 463 *M.*, Zugbegleitungsdienst 40 529 *M.*, Zugförderungsdienst 248 924 *M.*), zusammen 456 538 *M.*

Als Betriebsüberschuss sind 119 090 *M.* = 0,3 pCt. des verwendeten Anlagecapitals verblieben.

Auf den Bahnkilometer entfielen: Einnahmen 5 558 *M.*, Ausgaben 4 881 *M.*, Ueberschuss 667 *M.*; desgleichen auf den Nutzkilometer 1 *M.* 96 *₰* Einnahmen, 1 *M.* 72 *₰* Ausgaben bezw. 24 *₰* Ueberschuss.

Das Personal umfasste 289 Angestellte, 20 Diätare und 213 ständige Arbeiter.

Die Pensions- etc. Casse schloss ult. 1881/82 mit einem Bestande von 289 892 *M.* und die Arbeiter-Krankencasse mit einem Bestande von 4 686 *M.* ab.

Schweiz. Alfred Escher †. Der ehemalige Präsident des Nationalraths, Vicepräsident der Schweizerischen Nordostbahn und früherer Director der Gotthardbahn, Dr. Alfred Escher in Zürich, dessen grosse Verdienste um das Gotthard-Unternehmen noch vor kurzem der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin durch die Ernennung zum Ehrenmitgliede anerkannte, ist am 6. December gestorben. Derselbe war am 20. Februar 1819 in Zürich geboren, ist somit nicht ganz 64 Jahre alt geworden. Die Schweiz verliert in dem Heimgegangenen einen seiner grössten Staatsmänner und verdienstvollsten Bürger.

Italien.

Verlängerung des Staatsbetriebes. In der Sitzung vom 1. December cr. wurde der Deputirtenkammer vom Minister der öffentlichen Arbeiten ein Gesetzentwurf vorgelegt, betreffend die Fortführung des Betriebes der Oberitalienischen und der Römischen Bahnen seitens des Staates für die Zeit vom 1. Januar bis 31. December 1883. Die Berathung des Gesetzentwurfs wurde, wie beantragt, für dringlich erklärt und der letztere einer Commission zur Vorberathung überwiesen. In den beigegebenen Motiven spricht die Regierung die Hoffnung aus, dass sie bald in der Lage sein werde, der Deputirtenkammer in Form eines vorzulegenden Gesetzentwurfs Vorschläge machen zu können, welche geeignet sein würden, die definitive Regelung der Betriebsverhältnisse der Italienischen Eisenbahnen herbeizuführen.

Eisenbahn Bologna - Budrio - Porto Maggiore. Die „Gazz. Ufficiale" vom 2. December cr. veröffentlicht ein Königliches Decret, durch welches der Provinz Bologna die Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bologna über Budrio nach Porto Maggiore, sowie für eine Abzweigung von Trebbo nach Medicina und Massalombarda ertheilt wird. Der Staatsbeitrag zum Bau dieser Bahn ist in Gemässheit des Gesetzes über die Eisenbahn-Ergänzungsbauten vom 29. Juli 1879 auf $^{6}/_{10}$ des auf 7 372 788 Lire berechneten Baucapitals, also auf den Betrag von 4 445 943 L. festgestellt worden, vorbehaltlich der bei der Ausführung sich ergebenden Aenderung dieser Summe. Die Zahlung des Staatszuschusses erfolgt in 7 Jahren von 1892 anfangend, ohne Zinsenvergütung, mit 200 000 L., in 1893 werden gezahlt 400 000, in 1894: 600 000, in 1895: 600 000, in 1896: 800 000, in 1897: 800 000 und in 1898 der Rest mit 1 045 943 L.

Spenden für Ueberschwemmte. Wie der „Mon. d. Str. ferr." mittheilt, hat Herr Alfred Krupp in Essen für die durch die Ueberschwemmungen in den Venetianischen Provinzen Geschädigten die Summe von 10 000 Frcs. überwiesen. Zu gleichem Zweck hat auch der Vertreter der Bochumer Gesellschaft den Betrag von 1 500 L. gespendet.

Dänische Staatsbahnen auf Seeland.

(Geschäftsbericht über das Rechnungsjahr vom 1. April 1881 bis ult. März 1882.) Das Bahnnetz umfasst die Strecken Kopenhagen-Korsör mit $14^{3}/_{4}$ Meilen, Kopenhagen-Helsingör nebst Abzweigung Hellerup-Klampenborg $8^{3}/_{4}$, Roskilde-Masnedsund 12, Roskilde-Kallundborg $10^{1}/_{2}$, Frederiksberg-Frederikssund 5 und die Hafenbahn in Kopenhagen mit $^{3}/_{8}$ Meilen, in Summa $51^{3}/_{8}$ Meilen. Die Betriebsergebnisse waren günstig.

Es sind insgesammt 3 211 761 Personen befördert (plus 8 379), die 3 154 821 Kr. Fahrgeld zahlten (plus 100 638 Kr.). Dieselben haben 12 712 632 Meilen zurückgelegt und pro Bahnmeile 61 859 Kr. aufgebracht.

Der Güterverkehr brachte für 10 724 642 Ctr. (plus 661 064 Ctr.) eine Einnahme von 2 101 892 Kr. (plus 120 718 Kr.). Jeder Centner Gut ist 6,75 Meilen transportirt, was 72 333 408 Centnermeilen bezw. 1 418 302 Bahnmeilen ergiebt.

Ferner sind noch 7 910 Pferde, 46 181 Stück Rindvieh, 178 374 Stück Schweine, Kälber etc. und 612 Fahrzeuge befördert.

Die Brief- und Packetpostbeförderung brachte 93 422 Kr. ein und aus sonstigen Quellen resultiren 73 268 Kr., so dass die Gesammteinnahme sich auf rund 5 423 403 Kr. stellt.

Die Ausgaben von in Summa 2 997 945 Kr. vertheilen sich folgendermassen: Hauptverwaltung 216 968 Kr., Betriebsabtheilung 952 888 Kr., Bahnabtheilung 858 693 Kr., Maschinenabtheilung 919 301 Kr., Dampfschiffsverkehr 12 923 Kr. und Beitrag zur Pensions- und Krankenkasse 37 170 Kr.

Das rollende Material bestand aus 54 Locomotiven, 47 Tendern, 1 Salonwagen, 273 Personen-, 13 Post-, 22 Gepäck-, 32 Pferde- und 921 Güterwagen. Die Locomotiven haben $197\,074^{3}/_{4}$ und die Wagen $2\,859\,335^{5}/_{8}$ Meilen zurückgelegt.

Haftpflicht.

v. O. **Zuständigkeit der Preussischen Eisenbahn-Betriebsämter.** — Die in Folge der Allerhöchst genehmigten Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung errichteten Königl. Preussischen Eisenbahn-Betriebsämter sind für Klagen aus dem R.-Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 nicht ausschliesslich zuständig. (Erk. des Ob.-Land-Gerichts zu Köln vom 8. Februar 1882.)

v. O. **Umfang der Schadenersatzpflicht.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die im § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 gegebene Vorschrift bezieht sich auf allen Schaden sowohl der beförderten als anderer Personen, ohne dass es bei letzteren darauf ankommt, ob sie sich bei Gelegenheit des Unfalls aus einer berechtigten, mit den Gefahren des Bahnbetriebes in Verbindung stehenden Ursache auf dem Bahnkörper, bzl. in dessen Nähe befunden haben. Die Worte des Gesetzes ergeben deutlich diesen Sinn, und dass derselbe auch der Absicht des Gesetzgebers entspricht, lässt sich nach dem Gutachten des Staatsraths und dem Protokolle der Staatsrathssitzung vom 6. Juni 1838 nicht bezweifeln. (Vgl. Aktenstücke bei: Lehmann, Körperverletzung und Tödtung auf Deutsch. Eisenbahnen S. 45 ff.) Die Eisenbahn haftet jedoch nicht, wenn sie nachweist, dass der Schaden durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt ist. Ob dieser äussere Zufall als ein unabwendbarer oder, wie neuere Gesetze sagen, als höhere Gewalt anzusehen ist, hängt davon ab, dass 1. die Unabwendbarkeit durch die nach Lage des Falles gebotene Vorsicht nicht ausgeschlossen und 2. dass der Eintritt der Schadensfolgen durch menschliches Bemühen nicht beseitigt werden konnte“. (Erk. des III. Civilsen. des Reichsgerichts vom 16. Juni 1882 in S. Holsteinische Marschbahn wider Martens.)

Haftpflicht der Eisenbahnen in Russland.

Angesichts der häufig vorkommenden Diebstähle und Beschädigung der Waaren auf den Eisenbahnen geht man in Russischen Regierungskreisen, wie Russische Blätter melden, mit dem Plane um, nachstehende Regeln für sämmtliche Eisenbahnen einzuführen:

1. Die Eisenbahnen haften für den Verlust und die Schädigung der ihnen übergebenen Fracht bis zur Uebergabe derselben am Orte ihrer Bestimmung.

2. In allen vorkommenden Fällen soll die Höhe der Entschädigung bemessen werden nach den Börsen- und Marktpreisen und, wo man über derartige Daten nicht verfügt, wird die Entschädigung nach dem localen Preise ähnlicher Waaren normirt.

3. Was die volle Verantwortlichkeit der Eisenbahnen anbelangt, so kann, nach dem Urtheile der Baranow'schen Commission, von einer solchen nur dann die Rede sein, wenn die Waaren zum normalen Tarifsatze befördert werden, da dieser eben schon daraufhin eingerichtet ist, dass er eine Ermässigung in vorkommenden Fällen sich gefallen lassen kann. (A. Fritsch, Annalen des ges. Versicherungswesens XIII No. 49.)

Haftpflicht der Eisenbahnen in der Schweiz.

v. O. Am 11. Mai d. J. verbrannte auf der Station Seuzach ein mit 50 Baumwollenballen im Werthe von 13 516 ℳ beladener Eisenbahnwagen. Der Adressat, Dr. Weber in Rüti, belangte die Nordostbahn für den Schaden. Diese bestritt die Haftpflicht, weil der Transport in einem nicht gedeckt gebauten Wagen stattgefunden und der Stationschef und das Zugpersonal sich übereinstimmend dahin äusserten, der Brand müsse durch Selbstentzündung entstanden sein. Die Waare war durch dreifache, bis über die Mitte der Stirn- und Seitenwände hinabreichende Decken geschützt. Der Kläger machte geltend, der Brand müsse durch Funkenwurf aus der Locomotive entstanden sein. Das Handelsgericht erkannte die Verantwortlichkeit der Nordostbahn und zwar im vollen Umfange an. „Eine Beschränkung der Haftpflicht gestatte das Bundesgesetz, betr. den Eisenbahntransport, nur bei dem Transport durch offene, d. h. unbedeckte Wagen ohne Blache. Die in Bremen aufgegebene Ladung sei der Gefahr der Selbstentzündung nicht ausgesetzt gewesen, Selbstentzündung bei gepresster, roher Baumwolle in der vorliegenden Art komme überall nicht vor und sei diese Annahme zumal beim Transport im offenen Wagen gar nicht denkbar, denn trotz massenhaften Transportes roher, gepresster Baumwolle sei von einer solchen Selbstentzündung auch noch nicht ein einziges Mal gehört worden.“

Literatur.

Die Schule für den äusseren Eisenbahnbetrieb. Handbuch für Eisenbahnbeamte und Studirende technischer Hochschulen. In Ergänzung ihrer „Schule des Locomotivführers“ gemeinfasslich bearbeitet von J. Brosius, Kgl. Maschineninspector in Hannover, und R. Koch, Eisenbahningenieur in Halle, Verfasser von „Die Schule des Locomotivführers“. Neuer Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden. Erster Theil: Preis 4 ℳ. Zweiter Theil: Preis 3 ℳ 60 ₰. Dritter Theil: Preis 6 ℳ.

Zur Aneignung der Kenntnisse aus der Eisenbahntechnik welche in den Prüfungen der Stations- und Expeditionsbeamten, sowie der Zug-, Werkstätten- und Streckenbeamten verlangt werden und überhaupt zur technischen Selbstausbildung bietet dieses kurzgefasste und durch tausend vortreffliche Abbildungen ausgestattete Werk ein leicht verständliches Hülfsmittel. Dasselbe wird auch dem höheren Eisenbahntechniker wie dem Verwaltungsbeamten als kurzes und umfassendes Nachschlagebuch über die gesammte niedere Eisenbahntechnik willkommen sein. Der dritte (letzte) Theil des Werkes, dessen vorausgehende Theile bereits in unserer Zeitung eingehend besprochen wurden, ist soeben erschienen. Derselbe bespricht in leicht verständlicher Weise den Bahnoberbau, das Signalwesen (mit farbigen Figuren), den Stationsdienst, den Bahnhof-, den Wagen- und Rangirdienst, die Eisenbahnzüge, den Zugförderungsdienst, den Locomotivdienst, den Dienst des Wagenmeisters, Bremsers, Packmeisters, Schaffners und Zugführers. Den ausserordentlich reichen Stoff haben die Verfasser in möglichst engem Rahmen zusammengefasst ohne die Verständlichkeit zu beeinträchtigen, welche durch die zahlreichen trefflichen Abbildungen zudem wesentlich erleichtert ist. In dem Buche ist die beste Handhabe geboten, die Bestrebungen des Ministeriums zur Erzielung besserer technischer Ausbildung auch der niederen Beamten zu verwirklichen und können wir dasselbe zu diesem Zweck bestens empfehlen.

Miscellen.

Moment-Photographien. (Nach dem „Scientific American“ vom 28. October und 11. November 1882.) a) Ballonaufnahmen. Das Municipium zu Paris hat der Gesellschaft für meteorologische Luftschifffahrt eine Summe von 1000 Francs für photographische Experimente bei Ballonfahrten zur Disposition gestellt.

Von Mitgliedern jener Academie ist deshalb kürzlich eine Fahrt mit einem Apparat für Momentaufnahmen gemacht. Dieser Apparat bestand aus 6 nach verschiedenen Richtungen gestellten Linsen, mit denen in verschiedenen Höhen sehr schöne Photographien als Panoramen aufgenommen wurden. Der durch eine Telephonleitung mit der Erde verbundene Ballon stieg auf eine Höhe von 200 m.

b) Aufnahmen während der Bahnfahrt. Zum Zweck der Aufnahme von photographischen Bildern während der Bahnfahrt hat Dr. Caudize einen Apparat „den Gyrograph“ construirt, bei dem die Beleuchtungszeit auf $^1/_{100}$ Secunde beschränkt ist. Wegen der ausserordentlichen Kürze dieser Zeit wird selbst bei den schnellstfahrenden Zügen das zu photographirende Bild nicht verwischt und sollen ausgezeichnet schöne und klare Aufnahmen gewonnen sein.

c) Photographie einer Explosion. Von Ingenieuren der Vereinigten Staaten ist kürzlich die mit Dynamit bewirkte Explosion eines Wracks hauptsächlich zu dem Zwecke photographisch aufgenommen, um die einzelnen Phasen und Zeitabschnitte der Explosion festzustellen.

Das Resultat ist im hohen Grade interessant. Es waren 6 Apparate nach einander in Thätigkeit und wurde der Moment der Explosion, sowie der der einzelnen Beleuchtungszeiten durch eine elektrisch eingeschaltete Uhr automatisch registrirt.

Die $^1/_{10}$ Secunde nach der Explosion aufgenommene Photographie zeigt das Schiff gebrochen und darüber eine Wassersäule von 70 Fuss Höhe, welche nach dem zweiten, 1,4 Secunden später genommenen Bilde auf 160 Fuss gestiegen war.

Die 3. nach ferneren 2,3 Secunden bewirkte Aufnahme ergab die grösste Höhe der Wassersäule von 180 Fuss und zeigte Theile des Wracks in der Luft. Das 4. nach 3,3 Secunden genommene Bild ergab das Sinken der Säule und die in Folge davon eingetretene starke Bewegung der Wasseroberfläche, während endlich die 5. nach ferneren 4,3 Secunden dargestellte Photographie zeigte, dass Alles vorbei sei.

Das Patentgesetz in der Schweiz. Holland und die Schweiz sind, nachdem letztere durch die Abstimmung vom 30. Juli cr. den Erlass eines Patentgesetzes verworfen hat, die einzigen Staaten der civilisirten Welt, in denen kein Patentrecht gilt.

In der Schweiz begründet man das vorgenannte Votum damit, dass ausländische patentirte oder nicht patentirte Artikel wegen des geringen Schweizerischen Eingangszolles doch ohne Weiteres eingeführt werden können, während die hohen Schutzzölle aller angrenzenden Staaten die Einführung von Sachen, welche in der Schweiz fabricirt sind, nur in wenigen Fällen zulassen.

Schlafwagen. Nach dem „Scientific American“, 11. November 1882, ist die Zahl der Schlafwagencompagnien auf den Amerikanischen Bahnen zur Zeit auf 3 reducirt. Von diesen hat Pullman 900 Wagen, Wagner 250 und Woodruff 70 dergleichen im Betriebe. Einige Bahnen, Baltimore und Ohio, St. Paul, Minneapolis und Manitoba und Central Pacific haben zur Zeit noch ihre eigenen Schlafwagen, mehrere derselben werden dieselben aber wieder aufgeben, wie dieses nach langjährigen unbefriedigenden Experimenten unter Anderen bereits die Bahnen Chicago, Rock Island and Pacific und Northern Pacific gethan haben.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat October 1882.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Octbr 1882	Im Monat Octbr. 1882 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat October							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. Oct[ober]				
				1882				1881		Differz. pro Kilom. in Procent	1882		1881		Diff[erz.] p[ro] Kil[om.] i[n] Pro[cent]
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Gemeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	24 370	16 287	22 998	56 245	79 243	296	66 193	248	+ 19·4	727 115	2 723	571 390	2 140	+ 2
Kaschau-Oderberger Eisenb.	427	68 490	137 651	55 603	377 540	433 143	1 014	353 211	827	+ 22·6	3 696 743	8 657	3 299 216	7 727	+ 1
Oesterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 076	455 120	654 696	714 983	3 136 985	3 851 968	1 855	3 205 714	1 568	+ 18·3	30 392 826	14 826	28 070 805	13 924	+
Südbahn-Gesellschaft	2 190	698 971	384 076	840 330	2 525 653	3 365 983	1 537	3 480 465	1 589	— 3·3	31 715 172	14 482	30 411 164	13 886	+
Ungarische Westbahn	373	58 230	40 854	45 871	132 622	178 493	478	148 178	397	+ 20·4	1 342 004	3 598	1 302 203	3 491	+
Summe	5 333	1 305 181	1 233 564	1 679 785	6 229 045	7 908 830	1 483	7 253 761	1 368	+ 8·4	67 873 860	12 789	63 654 778	12 072	+
Oesterreichische Eisenbahnen.															
I. K. K. Staatsbahnen.															
a) Im Staatsbetriebe:															
Braunau-Strasswalchen. B.	37	6 737	3 369	2 483	3 044	5 527	149	5 707	154	— 3·2	60 151	1 626	53 542	1 447	+ 1
Dalmatiner Bahn	105	2 620	1 650	1 980	3 180	5 160	49	5 310	50	— 2·0	56 595	539	55 931	533	+
Donau-Ufer Bahn (Nussdorf-Stadlauer Donaubrücke)	8	. .	60 073	. .	16 100	16 100	2 013	9 765	1 221	+ 64·9	103 084	12 886	81 386	10 173	+ 2
Niederösterr. Staatsbahnen	154	36 673	23 587	12 003	35 067	47 070	306	42 454	276	+ 10·9	463 261	3 008	428 280	2 781	+
Tarvis-Pontafel	25	8 875	10 475	6 526	12 148	18 674	747	15 682	627	+ 19·1	123 475	4 939	105 246	4 210	+ 1
b) Im Privatbetriebe:															
Dniester Bahn	112	30 821	8 445	12 302	26 270	38 572	344	30 530	273	+ 26·0	365 708	3 265	318 916	2 847	+ 1
Erbersdorf-Würbenthal	21	2 364	2 987	692	2 550	3 242	154	2 615	125	+ 23·2	32 439	1 545	25 785	1 228	+ 2
Istrianer Bahn	143	5 823	2 801	7 100	8 828	15 928	111	17 487	122	— 9·0	146 540	1 024	139 852	978	+
Kriegsdorf-Römerstadt	14	1 702	3 356	401	1 731	2 132	152	1 832	131	+ 16·0	21 548	1 539	18 381	1 313	+ 1
Mürzzuschlag-Neuberg	11	2 841	5 366	795	2 622	3 417	311	3 211	292	+ 6·5	36 508	3 319	32 476	2 952	+ 1
Rakonitz-Protivin	144	14 337	28 312	10 306	41 427	51 733	359	47 653	331	+ 8·5	376 579	2 615	349 169	2 425	+
Tarnow-Leluchow (Orló)	151	7 913	5 620	10 320	20 991	31 311	207	25 851	171	+ 21·1	299 ·82	1 986	272 010	1 801	+ 1
Unterdrauburg-Wolfsberg	38	3 692	3 184	1 737	3 111	4 848	129	4 786	126	+ 2·4	45 557	1 198	42 335	1 114	+ 7
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
a) Auf Rechnung des Staates.															
Kaiserin Elisabeth-Bahn (incl. K.K.Donau-Ufer-Bahnstrecke Stadlauer Brücke-K.-Ebersdorf)	944	330 554	243 696	358 786	1 200 053	1 558 839	1 651	1 184 142	1 254	+ 31·7	12 761 777	13 519	10 994 373	11 647	+ 16
b) Auf Rechnung der Eigenthumsgesellschaft.															
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	18 322	12 768	16 508	38 643	55 151	306	44 007	243	+ 25·9	474 210	2 620	444 546	2 456	+ 6
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	132 783	184 091	111 474	373 338	484 812	597	473 660	583	+ 2·4	4 289 448	5 283	4 113 195	5 066	+ 4
Vorarlberger Bahn	96	43 342	25 150	16 934	29 322	46 256	482	47 347	493	— 2·2	415 352	4 327	403 865	4 207	+ 2
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	97	78 608	412 396	34 331	307 616	341 947	3 525	349 118	3 599	— 2·1	2 734 211	28 188	2 758 094	28 434	— 0
Böhmische Commercialbahnen	136	11 442	80 619	6 462	55 006	61 468	452	. .	. .	. .	256 229	2 394	. .	. .	.
Böhmische Nordbahn	180	65 836	93 902	31 208	145 911	177 119	984	174 113	967	+ 1·8	1 455 435	8 086	1 376 610	7 648	+ 5
Böhmische Westbahn	201	45 362	133 177	49 855	293 409	343 264	1 708	355 684	1 770	— 3·5	2 883 333	14 345	2 931 572	14 585	— 1
Bozen-Meraner Bahn	32	5 272	1 505	3 645	2 528	6 173	193	17 551	650	— 70·3	135 202	4 225	17 551	5 850	— 27
Buschtěhrader Eisenbahn	397	62 004	307 051	65 939	441 903	507 842	1 279	485 586	1 223	+ 4·6	4 287 962	10 801	4 067 399	10 245	+ 5
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	89	34 177	149 070	9 940	193 450	203 390	2 285	222 034	2 494	— 8·4	1 640 240	18 429	1 491 810	16 762	+ 9
Elbogen. Localbahn-Gesellsch.	5	1 805	9 260	556	3 108	3 664	733	3 586	717	+ 2·2	34 240	6 848	28 923	5 785	+ 18
Galizische Carl Ludwig-Bahn: altes Netz	352	95 757	100 955	146 361	619 409	765 770	2 175	705 048	2 003	+ 8·6	6 833 840	19 414	6 422 968	18 247	+ 6
neues Netz	241			44 098	171 990	216 088	897	173 847	721	+ 24·4	1 919 090	7 963	1 422 386	5 902	+ 34
Graz-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	21 780	64 478	10 587	122 072	132 659	1 458	128 026	1 407	+ 3·6	1 100 982	12 099	1 048 782	11 525	+ 5
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	147 977	171 692	242 995	639 900	882 895	1 240	817 785	1 149	+ 8·0	7 825 488	10 991	7 415 960	10 415	+ 5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	221 290	545 812	367 342	2 259 662	2 627 004	3 769	2 520 862	3 617	+ 4·2	23 328 427	33 470	21 701 316	31 335	+ 6
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	42 021	69 922	27 734	117 470	145 204	1 030	144 025	1 021	+ 0·9	1 204 544	8 543	1 198 205	8 498	+ 0
Kaschitz-Schönhofer Localb.	4	64	4 453	13	2 643	2 656	664	2 236	559	– 18·8	14 300	3 575	4 066	4 066	— 12
Kremsierer Eisenbahn	30	11 445	26 241	2 584	21 872	24 456	815	6 053	605	+ 34·7	86 896	3 621	43 047	7 175	— 49
Kremsthalbahn	35	9 482	1 489	4 272	2 292	6 564	188	6 851	196	— 4·1	69 976	1 999	48 111	2 187	— 8
Lemb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.): Lemb.-Czern.	267	36 044	36 717	57 679	187 210	244 889	917	209 392	784	+ 17·0	1 885 796	7 063	2 197 977	8 232	— 14
Lemb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.): Czern.-Sucz.	90	9 465	19 994	14 070	40 627	54 697	608	51 156	568	+ 7·0	441 187	4 902	540 957	6 011	— 18
Leoben-Vordernberger Bahn	15	6 202	20 545	1 900	14 833	16 733	1 116	17 506	1 167	— 4·4	167 437	11 162	148 183	9 878	+ 13
Mährische Grenzbahn	109	17 154	20 502	7 764	30 195	37 959	348	35 473	325	+ 7·1	329 275	3 021	321 186	2 947	+ 2·5
Mährisch-Schlesische Centralb.	152	22 515	38 154	16 386	64 285	80 671	531	78 868	519	+ 2·3	668 588	4 392	665 900	4 381	+ 0·3
Neutitscheiner Localbahn	8	4 840	5 599	1 356	4 926	6 282	785	5 795	724	+ 8·4	39 835	4 979	39 307	4 913	+ 1·3
Oesterr. Local-Eisenbahn-Ges.	73	7 993	51 049	2 405	39 055	41 460	568	21 205	663	— 14·3	217 119	3 193	61 737	4 410	— 37·6
Oesterreich. Nordwestb.: Garant. Strecke	623	154 759	261 178	178 452	694 606	873 058	1 401	738 801	1 186	+ 18·2	6 699 102	10 753	6 252 920	10 037	+ 7·1
Oesterreich. Nordwestb.: Ergänzungsnetz	305	64 595	257 197	58 735	508 254	566 989	1 859	515 784	1 691	+ 9·9	4 024 499	13 195	3 754 379	12 309	+ 7 2
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	33	8 261	17 311	3 616	28 426	32 042	971	26 901	815	+ 19·4	287 233	8 704	262 669	7 960	+ 9·3
Pilsen-Priesen (Komotau) E.: Alte Linien	155	16 692	58 895	15 157	106 052	121 209	782	121 645	784	— 0·3	944 707	6 095	943 074	6 084	+ 0·2
Pilsen-Eisenstein	97	10 280	30 890	7 215	43 097	50 312	519	58 434	603	— 13·9	445 709	4 595	440 467	4 541	+ 1·2

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Octbr. 1882	Im Monat Octbr. 1882 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat October							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. Octbr.				
				1882				1881		Differz. pro Kilom. in Procent	1882		1881		Differz. pro Kilom. in Procent
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Prag-Duxer Eisenbahn . . .	163	15 742	116 750	13 963	157 627	171 590	1 053	147 979	954	+ 10·4	1 105 922	7 000	992 261	6 402	+ 9·3
Stauding-Stramberger Localb.	18	2 935	9 766	729	10 592	11 321	629	. .	. .	. .	86 843	4 825	. .	. .	. .
Südnordd. Verbindungsbahn .	283	73 904	128 277	48 144	236 357	284 501	1 005	266 364	941	+ 6·8	2 338 767	8 264	2 345 071	8 286	— 0·3
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	41 333	98 517	33 895	120 200	154 095	1 284	147 590	1 230	+ 4·4	1 189 725	9 914	1 201 987	10 017	— 1·0
Vöcklabruck-Kammer Bahn .	9	1 226	581	653	477	1 130	126	. .	. .	. .	9 758	1 952	. .	. .	. .
Wien-Aspanger Bahn . . .	80	22 707	7 260	14 207	11 552	25 759	322	10 662	187	+ 72·2	248 713	3 109	36 986	2 312	+ 34·5
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	16 081	24 904	9 686	73 528	83 214	1 224	84 999	1 250	— 2·1	693 856	10 204	793 521	11 669	— 12·6
Summe . .	9 104	2 036 449	4 001 038	2 104 281	9 590 565	11 694 846	1 285	10 612 998	1 200	+ 7·1	97 706 580	10 790	90 854 670	10 394	+ 3·8
Ungarische Eisenbahnen.															
I. Kgl. Ungar. Staatsbahnen.	2 758	384 000	509 000	493 000	1 538 000	2 031 000	736	1 880 812	714	+ 3·1	16 408 765	6 024	15 103 464	5 749	+ 4·8
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
Arad-Temesvárer Eisenbahn .	57	12 000	8 300	7 800	18 300	26 100	458	19 383	340	+ 34·7	234 773	4 119	212 492	3 728	+ 10·4
Báttaszek-Dombovár-Zákány (Donau-Drau) Bahn . . .	166	12 000	13 000	6 200	24 000	30 200	182	27 560	166	+ 9·6	338 011	2 042	284 409	1 713	+ 19·2
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Alföld-Fiumaner Bahn . . .	392	101 889	45 316	73 726	118 506	192 232	490	185 831	474	+ 3·4	1 853 853	4 729	1 629 541	4 157	+ 13·8
Arad-Körösthal-Bahn	90	12 392	25 537	8 542	24 355	32 897	366	20 229	225	+ 62·7	211 576	2 351	143 951	2 149	+ 9·4
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	27 405	24 087	22 570	88 165	110 735	382	95 728	330	+ 15·5	971 193	3 349	938 768	3 237	+ 3·5
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . .	68	24 432	19 857	13 256	42 663	55 919	822	55 085	810	+ 1·5	532 983	7 838	534 916	7 866	— 0·4
Mohács-Fünfkirchner Bahn .	68	18 439	42 827	9 863	88 123	97 986	1 441	115 051	1 692	— 14·8	930 892	13 690	1 058 482	15 566	— 12·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	19 456	36 724	10 191	59 467	69 658	590	56 134	476	+ 23·9	424 637	3 598	439 616	3 726	— 3·5
Szamosthaler Eisenbahn . .	45	5 035	5 116	3 533	8 414	11 947	265	7 163	159	+ 66·7	86 175	1 915	10 235	1 462	+ 31·0
Ungarische Nordostbahn . .	580	67 960	49 950	69 285	196 152	265 437	458	257 038	443	+ 3·4	2 406 821	4 150	2 152 798	3 712	+ 11·8
Summe . .	4 632	685 008	779 714	717 966	2 206 145	2 924 111	631	2 720 014	604	+ 4·5	24 400 679	5 307	22 508 672	5 070	+ 4·7
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 333	1 305 181	1 233 564	1 679 785	6 229 045	7 908 830	1 483	7 253 761	1 368	+ 8·4	67 873 860	12 789	63 654 778	12 072	+ 5·9
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	9 104	2 036 449	4 001 038	2 104 281	9 590 565	11 694 846	1 285	10 612 998	1 200	+ 7·1	97 706 580	10 790	90 854 670	10 394	+ 3·8
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 632	685 008	779 714	717 966	2 206 145	2 924 111	631	2 720 014	604	+ 4·5	24 400 679	5 307	22 508 672	5 070	+ 4·7
Hauptsumme . .	19 069	4 026 638	6 014 316	4 502 032	18 025 755	22 527 787	1 181	20 586 773	1 104	+ 7·0	189981119	10 020	177018120	9 592	+ 4·5

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 10. December 1882 tritt der 32. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarife des **Westdeutschen Verbandes** in Kraft, welcher

1. Ausnahmesätze für Palmkernöl etc.
2. Ausnahmesätze für Petroleum und Naphtha und
3. Die Aufnahme der Stationen Darmstadt und Wiesbaden

H. L. B. enthält. — Derselbe kann von den Verbandsstationen unentgeltlich bezogen werden. Hannover, den 5. December 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (2248)

Norddeutscher Verband. Für die Beförderung von Blei und Zink, sowie von bleiischen und zinkischen Producten von den Stationen Aachen und Stolberg der Aachen-Jülicher Bahn nach Berlin (Lehrter bezw. Potsdamer Bahnhof) tritt am 10. December cr. ein bis 31. December 1883 gültiger Ausnahmetarif in Kraft, über welchen Näheres bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist. Hannover, den 6. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verbandsverwaltungen. (2249)

Im Verkehre zwischen den Stationen Diepholz, Hassbergen, Hemelingen, Lengerich und Osnabrück des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie Hamburg, Harburg und Rotenburg i. H. des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover einerseits und den Stationen Amsterdam, Arnheim, 's Gravenhage, Leiden, Rotterdam und Utrecht der Niederländischen Rheineisenbahn andererseits kommen fortan ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III zur Anwendung. Näheres bei den betreffenden Güterexpeditionen. Köln, den 6. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2250)

Vom 20. Januar 1883 ab tritt eine Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs C. (für Eisenerz etc.) im Verkehre zwischen Gerlingen und Berge-Borbeck von 0,21 ℳ auf 0,37 ℳ sowie zwischen Deutzerfeld-Kalk und Haiger von 0,24 ℳ auf 0,34 ℳ pro 100 kg ein. Köln und Elberfeld, den 6. December 1882. Königliche Eisenbahndirectionen (rechtsrheinische und Elberfeld). (2251)

Schlesisch-Süddeutscher Verband-Verkehr. Am 1. Februar 1883 tritt im Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verbande für den Verkehr zwischen Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, der Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der früheren Märkisch-Posener und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits ein neues Tarifheft in Kraft, durch welches die nachstehenden Tarife aufgehoben werden:

1. Das Tarifheft I nebst sämmtlichen Nachträgen und das Tarifheft II nebst den Nachträgen I bis VII des Schlesisch-Süddeutschen Verbandtarifs vom 1. Juli 1878 (der Nachtrag VIII zum Tarifheft II vom 10. November 1882 bleibt als Nachtrag I zum neuen Tarifhefte No. 1 vom 1. Februar 1883 bis auf Weiteres bestehen);
2. Der Tarif für den directen Verkehr von Gütern etc. zwischen Stationen der Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn einer- und Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits vom 10. August 1877 nebst sämmtlichen Nachträgen,

jedoch nur insoweit, als derselbe Frachtsätze für Stationen der Cottbus-Grossenhainer Bahn enthält.

In das neue Tarifheft ist ein Theil der zur Zeit in den vorgenannten Tarifen enthaltenen Verbandstationen nicht wieder aufgenommen worden, auch treten gegen die jetzt bestehenden Tarifsätze theils Erhöhungen, theils Ermässigungen ein.

Bis zu der noch besonders bekannt zu machenden Herausgabe des neuen Tarifheftes wird auf spezielle Anfrage Auskunft über die Höhe einzelner Tarifsätze durch das Tarifbüreau der Generaldirection der K. B. Verkehrs-Anstalten zu München ertheilt werden.

Ferner treten von dem Eingangs genannten Tage ab im Tarifheft No. 2 für den Verkehr mit Ulm, Station der Württembergischen Staatseisenbahn, theilweise erhöhte Frachtsätze in Kraft, welche gleichfalls bei dem vorgenannten Tarifbüreau in Erfahrung zu bringen sind. Breslau, den 2. December 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbandsverwaltungen. (2252)

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. Ungarischer Eisenbahn-Verband. Vom Tage der Eröffnung der Linie Budapest-M. Theresiopel tritt zu Heft I der Nachtrag III in Wirksamkeit, welcher Frachtsätze von Stationen der erwähnten Linie nach Budapest (St. E.-G), weiters geänderte Frachtsätze von Stationen der Alföld-Fiumaner Bahn und Dálja-Brooder Linie nach Budapest (St. E.-G., Donauufer-Bahnhof, Lagerhäuser, Hauptzollamt und Josefstadt) enthält. Exemplare sind im Tarifbüreau der Königl. Ung. Staatseisenbahnen erhältlich. Budapest, am 7. December 1882. Die Direction. (2253)

Rumänische Eisenbahnen. Am 10. December 1882 tritt ein directer Tarif für die Beförderung von Fracht- und Eilgütern zwischen Stationen der Linie Bucarest-Giurgevo nach sämmtlichen Stationen der Rumänischen Eisenbahnen und vice versa in Kraft. (2254)

Für Kartoffeltransporte nach Stationen der vom Nothstande betroffenen Eifelkreise Malmedy, Montjoie und Schleiden (des Regierungsbezirkes Aachen) wird auf den Linien der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen, sowie der Braunschweigischen Eisenbahn in der Zeit bis zum 15. Mai k. J. die Hälfte der tarifmässigen Fracht berechnet, wenn bei der Auflieferung eine spezielle Bescheinigung des betreffenden Kreislandrathes beigebracht wird, dass die Transporte auf seine Veranlassung erfolgen und zur Versorgung bedürftiger Kreiseingesessener bestimmt sind. Köln, den 11. December 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (2255)

Im **Bergisch-Märkisch-Grand Central** Belge-Verbands-Güterverkehr treten am 10. cr. für den Verkehr zwischen Antwerpen (Entrepôt und Bassins) loco und transit einerseits und mehreren diesseitigen Stationen andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei unserem Tarifbüreau hier zu erfahren. Elberfeld, den 8. December 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2256)

Mit dem 1. Februar 1883 scheidet für den Verkehr:

a) zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrheinisch) — Saarbrücker Bahn — und der Reichsbahn einerseits und den nördlich Bebra bezw. Giessen excl. gelegenen Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Frankfurt a. M., Hannover und Elberfeld, den Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Magdeburg, Berlin (excl. Berlin-Görlitzer-, Cottbus-Grossenhainer- und Märkisch-Posener Bahn), Bromberg und Oberschlesien andererseits;

b) zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrheinisch) — Saarbrücker Bahn — der Reichseisenbahn und Pfälzischen Bahn (Station Ebernburg) einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover, der Altona-Kieler-, Mecklenburg. Friedrich-Franz- und Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits

die Route Frankfurt a. M.-Mainz-Bingen als Beförderungsroute aus und tritt an Stelle derselben die Route Frankfurt a. M.-Rüdesheim-Bingerbrück. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection Frankfurt a. M. (2257)

Zwischen Station Rupprechtstegen der Bayerischen Staatsbahn einerseits und unseren Stationen Castel, Frankfurt a. M., Höchst a. M., Sachsenhausen und Wiesbaden andererseits treten vom 10. d. M. ab für den Transport von gebranntem Kalk in Wagenladungen von mindestens 10 000 Kilogramm Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Auskunft ertheilen unsere vorgenannten Stationen. Frankfurt a. M., den 6. December 1882. Königl. Eisenbahndirection. (2258)

Preussisch-Thüringischer Verbandsverkehr. Am 1. Januar 1883 treten in den Tarif- und Instradirungsverhältnissen für die Beförderung von Gütern, Vieh, Fahrzeugen und Leichen Aenderungen ein. Dieselben bestehen im Wesentlichen in der Ausscheidung der Route via Grossenhain bezw. Görlitz und Einstellung der Routen via Eilenburg bezw. Bitterfeld, endlich in einer theilweisen Aenderung der Verkehrsleitung auf einzelnen Strecken der Preussischen Staatsbahnen. Eine Beseitigung directer Expedition tritt ebensowenig wie eine Beseitigung oder Erhöhung der z. Z. bestehenden directen Frachtsätze hierdurch ein. Insoweit den Versendern — gemäss der Bestimmung im Nachtrag I — für den Eilgüter-, Vieh-, Fahrzeug- und Leichen-Verkehr das Recht der Wahl einer mit den besonderen dieserhalb bestehenden Vorschriften nicht im Widerspruch stehenden Instradirungs-Routen zustand, bleibt denselben die Wahl der zur Zeit gültigen Routen noch bis zum 1. Februar 1883 gewahrt. Von diesem Zeitpunkt ab ist auch für diese Transporte nur noch die Vorschrift der für den gewöhnlichen Frachtgutverkehr giltigen Routen zulässig.

Nähere Auskunft über die hiernach eintretenden Aenderungen ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen und die Tarif-Büreaus der Verbandsverwaltungen. Erfurt, den 7. December 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (2259)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zwischen Plauen i/V. (unterer Bahnhof), Station der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, und der diesseitigen Station Saalfeld sind für den Transport lebender Thiere etc. directe Frachtsätze in Kraft getreten.

Auskunft ertheilen die genannten Expeditionen. Erfurt, den 5. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (2260)

Am 15. December cr. tritt zu den Heften I, II und III des Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Güter-Verkehr vom 1. April 1881 je ein Nachtrag IV in Kraft. (Preis des Nachtrags zum Heft I 5 ₰, der Nachträge zu den Heften II und III je 10 ₰ pro Exemplar.)

Diese Nachträge enthalten u. A. Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Büderich und Mersch des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Hemer, Littfeld, Milspe-Thal und Vörde des Directionsbezirks Elberfeld, ferner abgekürzte Entfernungen und ermässigte Frachtsätze für die Station Lüdenscheid, sowie Berichtigungen. Soweit die Berichtigungen Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze in sich schliessen, bleiben letztere noch bis zum 1. Februar 1883 in Gültigkeit.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Littfeld treten erst an einem noch näher zu bezeichnenden Termin in Geltung. Köln, den 9. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2261)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahn-Verband. Zum Verbands-Güter-Tarif vom 1. Juni 1882 ist ein vom 15. December cr. ab gültiger Nachtrag VI erschienen, mit welchem directe Frachtsätze zwischen Tornesch einerseits und Lensahn und Oldenburg andererseits zur Einführung kommen.

Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 11. December 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (2262)

Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehre zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Aachen-Jülicher, Dortmund-Gronau-Enscheder und Niederländischen Staatseisenbahn (Deutsche Stationen der Strecke Almelo-Salzbergen) andererseits tritt mit dem 1. Januar 1883 ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen diejenigen Bestimmungen und Beförderungspreise folgender Tarife nebst Nachträgen aufgehoben werden, welche sich auf den Verkehr zwischen den Stationen beziehen, auf die der neue Tarif Anwendung findet, und zwar:

1. der Vieh- etc. Tarif für den Hannover-Rheinischen Verband vom 1. April 1880;
2. der Vieh- etc. Tarif für den Norddeutschen Verband vom 1. April 1880;
3. der Vieh- etc. Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Mai 1880;
4. der Vieh- etc. Tarif für den Friesisch-Westfälischen Verband vom 1. Mai 1880;
5. der Vieh- etc. Tarif für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 20. Mai 1880.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze herbeigeführt werden, behalten die letzteren noch bis zum 1. Februar k. J. Gültigkeit.

Exemplare des neuen Tarifs werden bei den Expeditionen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 15. December 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (2263)

Am 20. d. M. treten der 2. Nachtrag zu Heft 1, der 3. Nachtrag zu Heft 4 und der 1. Nachtrag zu Heft 6 des **Westdeutschen Güter-Tarifs** in Kraft, welche zum Preise von je 0,05 ℳ von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen sind.

Durch dieselben werden Tarifsätze für die Stationen Hainstadt, Klein-Auheim und Frankfurt a/M. Ostbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn, Ausnahmesätze für Roheisen von Lollar und Giessen nach verschiedenen Badischen und Württembergischen Stationen, Ausnahmesätze für Gascoaks von Bockenheim nach Bretten trans. und Ausnahmesätze für Zuckerrüben nach Waghäusel von Stationen der Strecke Friedberg-Hanau und Friedberg-Frankfurt a/M. eingeführt. Ausserdem enthalten dieselben erhöhte Sätze des Special-Tarifs II für Höchst a/M. H. L. E. im Verkehre mit Bremen, Harburg und Hamburg, eine Bestimmung wegen Aufhebung der Sätze für die Badische Station Heidelberg und endlich verschiedene Druckfehler-Berichtigungen.

Soweit die Nachträge Erhöhungen enthalten, treten sie erst am 1. Februar 1883 in Kraft. Hannover, den 7. December 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (2264)

Mit dem 12. December d. J. tritt zum Südostpreussischen Verband-Gütertarif vom 1. April 1881 der Nachtrag III in Kraft; derselbe enthält;

a) Frachtsätze zwischen Grajewo und Prostken einer- und Stationen des Directionsbezirks Bromberg andererseits, welche hierdurch im Gütertarif, für den Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg, wo sie bisher bestanden, aufgehoben werden.

b) Anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze zwischen Pillau einerseits und den Verbandsstationen des Directionsbezirks Bromberg andererseits.

c) Neue bereits publicirte Frachtsätze des Specialtarifs III zwischen Rastenburg einerseits und Bischdorf, Dönhofstädt und Skandau andererseits.

Exemplare dieses Nachtrages III sind

zum Preise von 0,10 M durch Vermittelung der Billetexpeditionen des diesseitigen Bezirkes und der Verbandstationen der Ostpreussischen Südbahn zu beziehen. Bromberg, den 6. December 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2265 J)

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Mit 20. December l. J. tritt der Nachtrag IV zu Theil II des Tarifes für den Oesterr.-Rheinländisch-Westfälischen Verkehr und ein Nachtrag IV zu Theil III des Tarifes für den Ungarisch - Rheinländisch - Westfälischen Verkehr in Wirksamkeit.

Beide Nachträge enthalten ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Lüdenscheid und ersterer noch ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Schwefelkies von Grevenbrück, Schwelm und Lintorf nach Pilsen (B. W. B. und K. F. J. B.) transit.

Exemplare sind bei sämmtlichen betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrs - Direction der Oesterreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung zu beziehen. (2266 R. M.)

Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Die sämmtlichen im Gütertarife (Theil II) vom 1. Juli cr. und in den noch in Kraft bestehenden älteren Gütertarifen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes enthaltenen directen Frachtsätze nach und von Heidelberg, Station der Badischen Bahn, gelangen am 31. Januar 1883 zur Aufhebung. Nach dieser Zeit kommen nur noch die mit Heidelberg, Station der Main - Neckar - Eisenbahn, bestehenden directen Frachtsätze zur Anwendung. Eine Frachtvertheuerung wird hierdurch nicht herbeigeführt. Darmstadt, 9. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Main-Neckar-Eisenbahn. (2267)

Main-Neckar-Württembergischer Güterverkehr. Am 15. d. M. treten für die Beförderung von Coaks in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Frankfurt a/M. einer- und Bretten trans., Jagstfeld trans. und Pforzheim trans. andererseits neue directe Frachtsätze in Kraft. Darmstadt, den 9. December 1882. Direction der Main-Neckar-Bahn. (2268)

Vom 15. December 1882 ab treten im Hanseatisch-Preussischen Verbande für die Beförderung von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup, zum Export bestimmt, von Posen und Stentsch nach den westlichen Hafenstationen ermässigte Ausnahmesätze in Kraft. Die Höhe der Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 8. December 1882. Königl. Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2269 J)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist die 172,6 km lange Theilstrecke Budapest-Szabadka (Maria-Theresiopel) mit den Stationen Budapest-Józsefvár, Budapest-Ferenczvár, Budapest-kitérö, Erzsébetfalva (m. h.), Soroksár, Haraszti (m. h.), Taksony, Dunavarsány (m. h.), Laczháza, Dömsöd, Kun-Szt.-Miklós, Nagyállás, Szabadszállás, Fülöpszállás, Csengöd, Kis-Körös, Vadkert, Halas, Kis-Szállás, Kelebia (m. h.), Szabadka, sowie die 30,4 km lange Zweiglinie Kis-Körös-Kalocsa mit den Stationen Kis-Körös, Keczel, Oerög-Csertö und Kalocsa am 5. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Berlin, den 12. December 1882.

Die geschäftsführende Direction.
Simon.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Am 15. d. Mts. wird unsere Haltestelle Derne für den Privatdepeschen-Verkehr eröffnet. Dortmund, den 8. December 1882. Die Direction. (493)

3. Verkehrsstörungen resp. Wiederaufnahme des Verkehrs.

Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (linksrheinisch). Die nachstehend benannten diesseitigen Trajectanstalten waren in Folge Hochwassers geschlossen:

1. Bingerbrück-Rüdesheim: vom 25. November bis incl. 3. December d. J.
2. Bonn - Obercassel: vom 16. bis incl. 21. November und vom 24. November bis incl. 4. December d. J.
3. Griethausen bei Cleve: vom 19. bis incl. 23. November und vom 25. November d. J. bis incl. 6. December d. J. Köln, den 6. December 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische).

Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrheinisch.)

Der in Folge von Hochwasser des Rheins auf der Strecke Troisdorf-Niederlahnstein der rechtsrheinischen Eisenbahn eingestellte Verkehr ist seit dem 4. d. Mts. wieder aufgenommen. Köln, den 7. December 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. In Folge eingetretenen Hochwassers und hierdurch hervorgerufener Beschädigungen des Bahnkörpers wurde ab 26. November cr. der Verkehr auf unseren Linien:

1. Courcelles-Teterchen,
2. Berthelmingen-Remilly,
3. Bensdorf-Chambrey,
4. Hagenau-Weissenburg,
5. Colmar-Benweier,
6. Saaralben-Bensdorf,
7. Gr. Hettingen-Diedenhofen,
8. Hargarten-Bous

unterbrochen.

Die Verkehrsstörungen auf den Linien ad 1 bis 5 waren am 3. December cr. wieder beseitigt. Die Strecken ad 6 und 7 werden in ca. 5 Tagen, diejenige ad 8 voraussichtlich in 10 Tagen für den Betrieb wieder hergestellt sein. Strassburg, den 6. December 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft. Durch Schneeverwehungen sind die diesseitigen Bahnen nördlich von Station N. S. Weiche, sowie die Bahnen in Jütland und Fühnen seit dem 5. d. M. unfahrbar, ohne dass sich zur Zeit schon übersehen lässt, bis zu welchem Tage diese Betriebsstörungen völlig gehoben sein werden.

Mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 14 des Vereins - Wagenregulativs bringen wir dies zur Kenntniss der Bahnverwaltungen. Altona, den 7. December 1882. Die Direction.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Die in Folge der Ueberschwemmungen in Tirol eingetretene Verkehrsunterbrechung in der Strecke Kufstein-Peri ist nun wieder so weit behoben, dass am 17. December l. J. der Gesammtverkehr in der ganzen Ausdehnung der genannten Linie aufgenommen wird.

Hierdurch treten die grossen Verkehrsbeziehungen, welche mit dieser Transitlinie im Zusammenhange stehen, wieder in volle Wirksamkeit, und werden alle nach den directen Tarifen abzufertigenden Transporte in den über die Linie Kufstein-Peri sich bewegenden Verkehren vom obigen Tage an zu den bestehenden Tarifsätzen wieder normal instradirt werden. Wien, im December 1882. Die Generaldirection.

4. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn - Gesellschaft. Nachdem der Vertrag vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36) durch das Gesetz vom 28. März d. J. (G.-S. S. 21 ff.) die landesherrliche Genehmigung erhalten hat, fordern wir in theilweiser Ausführung des § 9 des erwähnten Vertrages im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. C. der Thüringischen Eisenbahn - Gesellschaft auf, diese Actien vom 1. Juli d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptkasse oder bei der Königlichen Eisenbahn Hauptkasse zu Berlin (Leipzigerplatz No. 17) einzureichen.

Es werden für je acht Actien Lit. C. à 300 M vierprocentige Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 2 700 M unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 M 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 M ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Apoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsregierung ist ferner auf Grund der Bestimmungen im Absatz 2 des § 3 des Gesetzes vom 28. März d. J. bis auf Weiteres bereit, auch eine nicht durch 8 theilbare Anzahl von Actien zu convertiren, und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke der vorbezeichneten vertragsmässigen Verhältnisszahl nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschuss-Betrages durch Baarzahlung bewirkt wird, wobei stets der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuldverschreibungen gewährt, dagegen der Rest nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Staatsanleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Ausserdem wird der in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbare Nominalbetrag, welcher nach Massgabe der obigen Bestimmungen in baar umzurechnen ist, vom 1. Januar 1882 ab mit 4 Procent verzinst.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind die Talons der Actien Lit. C. mit einzuliefern.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der

Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. Juli 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interims-Quittung ausgehändigt werden.

Zur Herbeiführung einer thunlichst raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses umfangreichen Geschäfts, sowie insbesondere auch im Interesse der Inhaber der Stammactien Lit. C. empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien sind nebst den dazu gehörigen Talons ebenso wie etwaige darauf bezügliche Briefe direct an unsere Hauptkasse hierselbst oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin — nicht aber unter unserer Adresse — einzusenden.

2. Jede einzelne Sendung ist mit dem vorgeschriebenen Nummernverzeichniss in duplo, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Berlin und Erfurt, als auch von den Billet-Expeditionen grösserer Stationen der Thüringischen Eisenbahnen auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt werden, zu versehen. Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In dem einen der beiden Nummernverzeichnisse ist die Empfangsquittung auf der dritten Seite ordnungsmässig zu vollziehen, sowie die Werthdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Falls beabsichtigt wird, einen grösseren Posten von Actien zum Umtausch sowie zur Entgegennahme des baaren Aufgeldes in Erfurt persönlich zu präsentiren, so ist zuvor der Tag und die Stunde für ein solches Geschäft brieflich oder mündlich mit der Hauptkasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (230)

5. Submissionen.

Rechte-Oderufer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Beschaffung von Kleineisenzeug, nämlich:

60 500 Winkellaschen, 518 000 Hakennägeln, 64 200 Unterlagsplatten, 126 400 Laschenbolzen, 153 500 Unterlagsringen, 1 600 Stützknaggen, 2 200 Schwellenschrauben, 102 200 Schwellenbezeichnungsnägeln soll durch Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserm Centralbureau, Breslau, Berlinerstrasse 76 zu beziehen. Offerten, nach Vorschrift der Bedingungen, und bis zu dem für die Submittenten öffentlichen Submissionstermine, ebendaselbst den 28. December 1882, Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen. Direction. (494)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 98. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 18. December 1882.

Beschlüsse der am 25. Novbr. abgehaltenen Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.*)

1. Die Bestimmungen über die Annahme und Beförderung von Eilgut sind neu redigirt und als Zusatz zum § 56 al. 4 des Betriebsreglements aufgenommen. Sie lauten nunmehr folgendermassen: § 56 al. 4 des Betriebsreglements (wie bisher) „Eilgut muss mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbrief (Anlage C) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert“ . . . . . .

Neue Zusatzbestimmung: „Zur Beförderung in Eilfracht werden nur solche Güter angenommen, welche nach Form, Gewicht und sonstiger Beschaffenheit nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung zur Eisenbahnbeförderung geeignet sind.

In Betreff der Zulässigkeit der eilgutmässigen Beförderung der Güter, einschliesslich der nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, entscheidet nach pflichtmässigem Ermessen auf Grund der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen die Expedition der Annahmestation ausschliesslich. Die Anschlussbahnen sind zur Zurückweisung von Eilgutsendungen, welche von einer Vorbahn zur Uebernahme angeboten werden, nicht befugt, es sei denn, dass positive Vorschriften über Verpackung etc. unbeachtet geblieben wären.“

Ausser den, durch No. 1 der Anlage D zum Betriebsreglement (§ 48) von der eilgutmässigen Beförderung überhaupt ausgeschlossenen Gegenständen (die explodirenden Stoffe) sind von der eilgutmässigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossen, die Artikel, welche aufgeführt sind unter den Nummern VII, XI, XIII, XVI bis XXVI, XXVIII, XXXI bis XXXVIII der erwähnten Anlage D aufgeführten Artikel. Dieselben sind folgende VII gewöhnlicher weisser oder gelber Phosphor und — amorpher — rother Phosphor, XI Schwefelkohlenstoff, XIII Grünkalk, XVI flüssige Mineralsäuren aller Art, XVII Aetzlauge und Brom, XVIII rothe rauchende Salpetersäure, XIX wasserfreie Schwefelsäure, XX Firnisse und mit Firniss versetzte Farben, ätherische und fette Oele und sämmtliche Aetherarten, mit Ausnahme von Schwefeläther, absolutem Alcohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und anderen Spirituosen, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, XXI Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphtha und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha, sofern sie ein specifisches Gewicht von mindestens 0,680 haben, Benzin, Ligroin und Putzöl, die aus Braunkohlentheeröl bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.). Ferner Steinkohlentheeröl (Benzol, Tolnol, Rylol, Cumol etc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol), XXII Petroleumäther (Gasolin, Neolin etc.) und ähnliche aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Producte von einem specifischen Gewicht unter 0,680, XXIII Terpentinöl und sonstige übelriechende Oele und Salmiakgeist, sowie die Fässer, in welchen diese Stoffe befördert sind, XXIV Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säuren (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein etc.), XXV Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, XXVI Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze etc.), wohin insbesondere gehören: Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weisses und rothes Präcipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche, XXVIII Kienruss, XXXI Die Artikel Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddy-Wolle) und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarnabfälle, Weber- und Harnischlitzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände, wenn sie gefettet sind, XXXII Fäulnissfähige thierische Abfälle, wie: ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, sowie andere, in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, XXXIII Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe, XXXIV Schwefel in unverpacktem Zustande, XXXV Gegenstände, welche durch Funken der Locomotive leicht entzündet werden können, wie: Heu, Stroh (auch Reiss- und Flachsstroh), Rohr (ausschliesslich Spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Presstorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen, vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspähne etc. Desgleichen Gyps, Kalkäscher und Trass, XXXVI Collodiumwolle, sofern sie mit mindestens 50 pCt. Wasser versetzt ist, XXXVII Chlormethyl, XXXVIII Flüssige Kohlensäure und flüssiges Stickoxydul.

Colli mit Mengen von nicht mehr als 10 kg von den in den Artikeln unter XVI, XVII, XX—XXIII aufgeführten Chemikalien sind dagegen bei Zusammenpackung unter sich resp. mit anderen Gütern und bei Erfüllung der sonstigen hier gegebenen Vorschriften zum Eilguttransport zuzulassen.

2. Die Inhaltsdeclaration „Chemische Präparate zum wissenschaftlichen Gebrauch“ soll zugelassen werden, sofern der Ver-

*) Die Beschlüsse der Generalconferenz sind zwar noch nicht perfect geworden, es ist aber nicht anzunehmen, dass Widerspruch gegen dieselben von irgend einer Seite erhoben wird und nehmen wir deshalb keinen Anstand, solche mitzutheilen.
Die Redaction.

sender durch Vermerk im Frachtbriefe erklärt, dass die bezüglichen Colli's keinen Gegenstand enthalten, welcher nach den reglementarischen Bestimmungen vom Eisenbahntransport ganz ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zum Transport zugelassen ist.

Danach wird die Zusatzbestimmung No. VII al. 2 zu § 50 des Betriebsreglements geändert.

3. Werthnachnahmen sollen bei Gütern, deren Transport auf Deutschen Bahnen endet, allgemein bis auf die Höhe von 1 000 ℳ zugelassen werden. Baare Vorschüsse sollen nur insoweit gewährt werden, als sie nach den besonderen Bestimmungen in Theil II A zugelassen sind.

Unter den Nummern 4—8 sind die Bestimmungen über die Sperrigkeit geändert und zwar in folgender Weise: Statt „Acker-, sowie sonstige Geräthe und Maschinen" wird gesetzt: „Acker-, sowie sonstige Geräthe und Maschinen, zusammengesetzt, welche nicht ganz oder überwiegend aus Metall bestehen, auch wenn einzelne Theile abgenommen sind". (Die Frachtberechnung für Locomobilen, Dresch- und Säemaschinen, welche auf Landwegen auf eigenen Rädern laufen, erfolgt nach den im Tarif für Fahrzeuge enthaltenen Bestimmungen.) (No. 4.)

Statt „Bäume, Gesträuche, Pflanzen und Blumen" soll es heissen: „Bäume und Gesträuche, unverpackt oder nicht in fester Verschnürung, Pflanzen und Blumen unverpackt und unverhüllt". (No. 5.)

„Bastabfällen" sind zuzufügen „Palmblätterabfälle".

Statt „Betten und Bettfedern" soll gesagt werden: „Betten und gereinigte Bettfedern". Ungereinigte Bettfedern sollen demnach nicht ferner als sperrig gelten und würden demgemäss nach den allgemeinen Wagenladungsclassen B bezw. A 1 verfrachtet werden, während gereinigte Bettfedern nach Specialtarif III resp. A 2 befördert werden. Um eine billigere Tarifirung für ungereinigte Bettfedern herbeizuführen, ist daher ferner beschlossen, dieselben in Specialtarif I aufzunehmen. (No. 7.)

Bei „Cigarrenkistchen, leere" ist zuzusetzen „neue leere" und dasselbe Wort bei „Pappwaaren, hohle".

Unter No. 9 ist beschlossen: „Koffer, neue leere" in das Verzeichniss der sperrigen Güter aufzunehmen und unter No. 10 der Position des Sperrigkeitsverzeichnisses „neue leere Fässer" hinzuzufügen: „mit Ausnahme von Fässern aus Eichenholz in eisernen Reifen bei einer Holzstärke von mindestens 3 cm am Kopfe gemessen, bis zu 100 l Gehalt".

Zu No. 11 ist beschlossen, die Bestimmung über die Sperrigkeit von Hüten dahin zu fassen: „Hüte, nicht in verschnürten Ballen verpackt" und die Bestimmung über die Sperrigkeit von „Rohr" dahin: „Rohr und Rohrdecken (durch Draht verbundenes Schilfrohr), ausschliesslich Stuhlrohr" abzuändern und bei „Schilf etc." zu setzen „Schilf, auch Flaschenhalter und Seile aus Schilf und Rohr, sofern sie nicht in gepressten und verschnürten Ballen zur Aufgabe gelangen".

Zu No. 14 ist beschlossen: „Buchweizenschalen" in das Verzeichniss der sperrigen Gegenstände aufzunehmen und zwar bei „Spreu" und zu No. 15 die Bestimmungen über die Sperrigkeit von „Steingut etc." so zu fassen: „Steingut, Topfwaaren und Töpfergeschirr unverpackt. (Ofenkacheln sind zu den sperrigen Gütern nicht zu rechnen.)"

Die Bedeckung der Güter ist durch den Beschluss zu No. 16 in folgender Weise geändert:

III. Bedeckung der Güter.

1. Es gilt als vereinbart, dass die Eisenbahn-Verwaltung die Güter der Specialtarife, mit Ausnahme der in Ziffer 2 aufgeführten, in unbedeckten Wagen zu befördern befugt sein soll, und dass sie, wenn beim Mangel einer anderweiten Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe eine Beförderung in unbedeckten Wagen stattfindet, nicht für den Schaden haftet, welcher aus der, mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

2. Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter (No. 1 bis 80 wie bisher).

3. Den Versendern steht ein Anspruch auf Beförderung von Ladungen, welche zu einem Theil aus Gütern der in Ziffer 2 genannten Waarengattungen, zum anderen Theil aus sonstigen Gütern der Specialtarife bestehen, in bedeckten Wagen nicht zu.

4. Wird für diejenigen Güter, welche die Eisenbahn-Verwaltung nach den vorstehenden Bestimmungen unter 1 und 3 in unbedeckten Wagen zu befördern befugt ist, Verladung in bedeckten Wagen ausdrücklich im Frachtbrief vorgeschrieben, so kommen die Tarifsätze der betreffenden Classen mit 10 pCt. Zuschlag in Anwendung.

5. Bei unbedeckter Beförderung der in Ziffer 2 genannten Güter der Specialtarife, ebenso wie der Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen haftet die Eisenbahn-Verwaltung für den Schaden, welcher aus dieser Transportart entstanden ist, es sei denn, dass der Versender die Beförderung in offenen Wagen im Frachtbriefe vorgeschrieben hat, oder dass dieselbe in Gemässheit der Bestimmungen des Betriebsreglements oder des Bahnpolizeireglements nothwendig ist.

6. Wird dem Versender zur Verladung der in Ziffer 2 genannten Güter der Specialtarife und der Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen auf sein ausdrückliches, im Frachtbriefe gestelltes Verlangen, an Stelle eines bedeckt gebauten Wagens ein offener Wagen mit Decken überwiesen, so ist für die Hergabe der letzteren die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten.

Die Bestimmung unter B. I. 3a über die Haftung der Eisenbahn-Verwaltung für die unbedeckte Beförderung der Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen ist hiernach überflüssig und soll wegfallen; bestehen bleiben dagegen die Bestimmungen über die Behandlung der von den Versendern gelieferten eigenen Decken.

Nach No. 18 und 19 sind übrigens in das erwähnte Verzeichniss noch aufgenommen „Fässer aus Papierstoff, leere, neu oder gebraucht" und „Cichorien, fabricirt, und Cichorienmehl".

Unter No. 17 ist auf einen Antrag der Victoria, allgemeine Versicherungsgesellschaft zu Berlin:

„die Eisenbahnen zu verpflichten, neue, vollständig wasserdichte Decken von solcher Grösse zu beschaffen, dass jede Decke für sich zur vollständigen Bedeckung eines voll beladenen Wagens hinreichend ist, und bis zur Durchführung dieser Massregel einheitliche Vorschriften für die bestmögliche Beladung und Deckung werthvoller Güter auf offenen Wagen einzuführen",

beschlossen worden:

1. „Falls die Absicht des Antrages dahingehe, eine Tarifvorschrift einzuführen, wonach der Versender für Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen die Stellung offener Wagen und in solchem Falle die Hergabe von ausreichenden Decken fordern könne, den Antrag abzulehnen",

und:

2. „in Betreff der Frage der Beschaffung zweckmässigen Deckungsmaterials und angemessener praktischer Verwendung desselben sich für incompetent zu erklären". (Fortsetzung folgt.)

Zur Einrichtung von Groschenmarken-Sparcassen

in den Maschinen- etc. Werkstätten, auf Bahnhöfen etc.

Antworten auf Anfragen.

Zu unserer Freude ist unsere Aufforderung an die humane Fürsorge von Werkstätten-Vorstehern etc. für die ihnen untergebenen Arbeiter nicht umsonst gewesen, wir dürfen annehmen, dass die Aufforderung zur Errichtung von Groschenmarken-Sparcassen vielleicht auch da vielseitig Anregung zu werkthätigem Eingreifen gegeben hat, von wo uns nicht specielle Anfragen zugegangen sind, wie von Stendal etc.

Auf einem so neuen Gebiete entstehen begreiflicherweise eine Reihe Fragen nach der Art und Weise der Organisation von Einzelpunkten, die wir bei dem warmen Interesse an diesem so grossen und doch so einfachen System der Sparcassen stets gern beantworten werden.

Wir wissen, dass es an freundlicher Fürsorge für das Arbeiterwohl in den verschiedensten Richtungen auf den Deutschen Bahnen schon bisher nicht gefehlt hat, sei es, was Cassen anlangt, sei es, was Einrichtungen zur Erleichterung billiger Beschaffung von Lebens- und Wirthschaftsbedürfnissen anbetrifft. Im Grossen und Ganzen aber bleibt auch hier noch viel zu thun übrig, was in der Arbeitsüberbürdung der leitenden Persönlichkeiten den Hauptgrund haben dürfte.

Die Einrichtung des neuen Sparcassensystems, das in seiner segensreichen, fast wunderbaren Wirkung das alte Sparcassensystem weit überragt, ist eben deshalb für alle Verhältnisse so ausserordentlich geeignet, weil die Mühe derjenigen Beamten, welche sich edelmüthig zur Einführung desselben entschliessen, ebenso gering wie alsbald durch den Erfolg reich gelohnt ist.

Wir gehen nun mit einigen Worten auf die technischen Organisationsfragen ein, welche an uns gerichtet worden sind.

Was zuerst die Einrichtung der Sparkarten anlangt, so ist der Zweck derselben die Aufsammlung der Einzelgroschen-Markenzeichen. Jeder Beamte kann dieselben, wenn er sie nicht drucken lassen will, von einem Schreiber anfertigen lassen. Ich bemerke gleich hier, dass in der Hofbuchdruckerei von Dietz in Coburg solche (auf steifes Papier gedruckte) Sparkarten sehr billig zu haben sind, ebenso fertigt diese Druckerei sehr sauber für geringe Entschädigung Sparmarken zum groschenweisen Verkauf an die Arbeiter und Aufkleben auf die Karten an. Die Marken sind den Postmarken ähnlich, mit Angabe der Sparstelle, also: Maschinenwerkstatt zu...... Selbst solche Marken würden sich allenfalls mit Zuhilfenahme eines Stempels der Direction etc. einfach (wenn auch nicht so sauber) an Ort und Stelle anfertigen lassen. Die Grösse der Karten und die Anzahl der leeren Quadrate variirt, in England sind es meist solche zu 12 oder 24 Fächern. Die Karte lässt sich so zusammenfalten, dass sie in die Brieftasche des Arbeiters passt. Für Deutschland eignet sich am besten, weil unser Währungssystem decimal ist, eine Karte mit 10 Fächern, also für 10 Marken à 1 Groschen, mit deren Vollklebung der Arbeiter 1 Mark gespart hat, die ihm nun ins Sparcassenbuch eingetragen wird. Die Karte trägt die Ueberschrift:

Groschenmarken - Sparanstalt der Maschinenwerkstatt (oder der Station etc. etc.) zu ......

darunter, kleingedruckt:

„Derjenige Angehörige unsrer Maschinenwerkstatt (oder etc.), welcher diese Karte mit 10 Sparmarken à 10 ₰ beklebt einliefert, erhält in seinem Sparcassenbuche den Betrag von 1 ℳ gutgeschrieben".

Die obengenannte Druckerei liefert 10 000 Stück Sparmarken in buntem Tondruck und farbigem Papier, gummirt, zu 23 ℳ, Sparkarten das Tausend zu 7 ℳ — Wir tragen diese Notiz für die Bahndirectionen nach. Auch können von dieser Druckerei vollständige Mustercollectionen von Sparmarken und Karten probeweise zur Ansicht gratis bezogen werden. Der Name des Sparers (bemerken wir auf eine weitere Anfrage) braucht nicht nothwendig auf der Karte zu stehen, der Arbeiter geht schon vorsichtig damit um. Wozu die Abstempelung? ist ferner gefragt. Wir hatten nämlich, zur Vermeidung von Missbrauch, gerathen, bei Einlieferung der vollgeklebten Karte die Marken, sobald deren Betrag ins Sparcassenbuch eingetragen ist, abzustempeln, was ja auch die Post mit der Briefmarke (auf dem eingelieferten Briefe) zur Vorsicht thut. An dieser Stelle im Aufsatze (No. 87 dieser Zeitung) sind wir falsch verstanden worden. Mit den Marken haben wir nicht Postmarken, sondern (wie schon oben dargelegt) besonders anzufertigende Groschen-Marken, also Groschenzeichen verstanden wissen wollen. Unsere Postanstalten haben mit der Sache leider noch nichts zu thun, obwohl es der lebhafteste Wunsch unseres Herrn Generalpostmeisters Dr. Stephan ist. Der Fürst-Reichskanzler will aber vor Allem die grossen Socialgesetze im Reichstage vollendet wissen, dann erst soll der Einführung der Postsparcassen, wie in England, Frankreich, Belgien, Holland, Oesterreich, Italien näher getreten, also ein Gesetz emanirt werden, welches den Vertrieb der Sparkarten und die Annahme der vollgeklebten, bezw. die Eintragung der Sparbeträge in ein Sparcassenbuch den Deutschen Postämtern überträgt. So weit sind wir eben noch nicht, weshalb humane Männer eintreten und diese nicht grosse Mühe für ihre Arbeiter übernehmen müssen.

Wir fahren fort auf die weiteren Fragen zu antworten: Der Arbeiter, also der Sparer selber, behält die Sparkarte in seinem Besitz, bis sie vollgeklebt (10 × 10 ₰ aufgespart) sind. Sollte der Verkäufer der Marken die Karten aufbewahren, so erwüchse ihm ganz unnöthige Arbeit und Verantwortlichkeit. Ebenso wird dem Sparer das Sparcassenbuch eingehändigt, wie ja überall auch die alten Sparcassen verfahren und verfahren müssen. Denn viele Arbeiter würden sonst Misstrauen hegen. Der Werkstätten- oder Stationsvorsteher, oder wer sich sonst der Sache seiner Leute freundlich annimmt, hat also lediglich die geringe Mühe der Ausreichung der Karten nebst dem Markenverkauf (den überdies in den uns bekannten Fabriken die Portiers besorgen); er hat ferner die Eintragung der Sparbeträge in das Sparcassenbuch und die Ablieferung derselben an die Casse der städtischen oder Kreis-Sparcasse, mit der sich das Abkommen überall sehr leicht vereinbaren lässt. Für die Beschaffung der Sparkarten werden sich, wenn anders unter den leitenden Personen in den Directionen etc. sich humane Männer finden, die das Herz auf dem rechten Fleck haben, leicht die geringen nöthigen Mittel finden. Hierbei könnte man auch, soll die Sache so billig wie möglich betrieben werden, an die so einfach gegebene Möglichkeit erinnern, mit dem Hectographen auszuhelfen. Ein geschickter Assistent zeichnet die Karte und zieht binnen kurzer Zeit 100 Stück ab, ein Baumeister oder Ingenieur lässt sich gewiss gern bereit finden, eine Marke zu zeichnen, welche dann in gleicher Weise vervielfältigt wird. Vorzuziehen ist natürlich der Bezug der sauber gedruckten Karten und Marken (aus Coburg). Die alten, meist in etwas mitgenommenem Zustande eingelieferten Karten lassen sich doch nicht gut „nochmals verwenden", der Preis ist hierzu auch in der That zu gering, von der Reinlichkeit ganz abgesehen. Bei den alten Sparcassen giebt es keine Marken-Sparkarten.

Mit vorstehenden Bemerkungen glauben wir alle bisher uns vorgelegten Fragen beantwortet zu haben.

Die wunderbare Zugkraft des neuen Sparsystems beruht, um dies nochmals zu betonen, auf der ebenso einfachen als sehr weise dem Charakterwesen des Arbeiters angepassten Taktik: in der Minute eines guten Vorsatzes, vielleicht auch mit etwas freundlicher Ermahnung, die bequeme Gelegenheit zu bieten, einen oder einige Groschen durch Lösung einer oder einiger Marken in Sicherheit zu bringen und, ist nur erst die Lust und Freude am Sparen erwacht, den guten Trieb fortzupflegen. Es wäre nicht unwichtig, wenn unsere Eisenbahndirectionen dem schönen Beispiele einer grossen Fabrik in Mettlach an der Saar folgen wollten: die erste Marke der ersten Sparkarte dem neuen Sparer zur Ermuthigung seines guten Vorsatzes zu schenken!

J. Fr.

Ueber die Construction der Schnellzug-Locomotiven.

Den, in No. 89 dieser Zeitung enthaltenen Mittheilungen des Herrn Krauss in München, einer bekannten Autorität auf dem Gebiete der Locomotivconstruction, dürfte auch vom Standpunkte des Eisenbahn-Maschinentechnikers im Allgemeinen zuzustimmen sein.

Nur die Bemerkung, dass neben dem vergrösserten Gewichte auch durch die immer mehr ausgedehnte Radbasis der Schnellzugs-Locomotiven die Betriebssicherheit gefährdet werde, erscheint nicht recht verständlich, da ein langer Radstand nicht nur nach feststehender Erfahrung für den ruhigen Gang der Maschinen die wesentlichste Bedingung ist, sondern auch die Gesammtlast auf eine grössere Grundfläche des Oberbaues vertheilt, mithin die Beanspruchung des letzteren in doppelter Weise vermindert und zur Erhöhung der Betriebssicherheit beiträgt.

Es dürfte vielmehr zu behaupten sein, dass neben gewissen Gestellconstructionen und Federverbindungen, welche die Maschine gegen die Unebenheiten des Oberbaues nachgiebiger, elastischer machen, eine angemessene Ausdehnung des Radstandes das wesentlichste Correctiv gegen die schädlichen Einwirkungen der schnell fahrenden schweren Locomotiven auf den Oberbau bildet. Je ungünstiger das Verhältniss des Zustandes der Geleise zur Fahrgeschwindigkeit ist, um so länger wird der Radstand und um so elastischer die Maschine, eine Thatsache, welche man nicht nur durch die Theorie, sondern auch durch Vergleich der besten Locomotivconstructionen aller Länder voll bestätigt findet. Es kann hiernach der Weg, welchen man in der Locomotivconstruction einzuschlagen hat, um die Beanspruchung des Oberbaues durch die Schnellzugmaschinen zu mindern, kaum zweifelhaft sein.

Dass zu diesem Zwecke die von Herrn Krauss befürwortete Reduction des Gewichtes der Maschinen vom besten Nutzen sein würde, ergiebt sich schon aus der Betrachtung, dass die schädlichen Wirkungen bei sonst gleicher Construction dem Gewichte annähernd proportional sein werden; doch stehen derselben gerade bei Schnellzug-Locomotiven besondere Schwierigkeiten entgegen. Zunächst sind grosse Heiz- und Rostflächen erforderlich, um den nöthigen Dampf zu erzeugen, auch der Wasserraum des Kessels muss eine gewisse Grösse haben, um die Schwankungen der Dampfspannung in angemessenen Grenzen zu halten. Das Gestell muss, grade wenn möglichste Elasticität erzielt werden soll, besonders widerstandsfähig sein, damit der Zusammenhang der einzelnen Theile durch die gewaltigen Stösse und Schwingungen nicht gelockert und dadurch der Grund zu Brüchen und anderen Schäden gelegt werde.

Wenn auch Herrn Krauss darin gewiss beizustimmen ist, dass bei besserer Construction noch Gewichtsreductionen zu erzielen sind, ohne dadurch die angedeuteten, für den Betrieb höchst bedenklichen Nachtheile hervorzurufen, so sind diesen Bestrebungen doch ziemlich enge Grenzen gezogen.

Von grosser Bedeutung für die Gewichtsreduction würde eine bessere Ausnutzung der Dampfkraft sein, weil alsdann eine Verkleinerung der Kessel stattfinden könnte. Die Expansionssteuerungen, welche früher sehr gebräuchlich waren, haben in dieser Beziehung wenig gewirkt, bessere Resultate wird voraussichtlich die Anwendung des Compoundsystems ergeben, mit welchem in Deutschland namentlich durch die Königliche Eisenbahndirection zu Hannover Versuche angestellt werden. Nachdem daselbst seit mehreren Jahren zwei kleine Compoundlocomotiven mit gutem Erfolge im Betriebe sind, werden binnen Kurzem zwei grosse dreigekuppelte Compound-Güterzugmaschinen in Dienst gestellt und eingehend erprobt werden.

Die nachtheiligen Einwirkungen der Schnellzug-Locomotiven auf den Oberbau sind nach der, auf vielfacher Beobachtung sehr schnell fahrender Locomotiven beruhenden Ueberzeugung des Verfassers, in erster Linie den schwer belasteten Vorderachsen zuzuschreiben (wir besitzen deren mit über 16 t Raddruck an Maschinen, welche regelmässig mit 85 bis 90 km pro Stunde fahren).

Diese Anschauung eingehend zu begründen, würde hier zu weit führen; auf Grund derselben ist aber die Anwendung von zweiachsigen Truckgestellen bei Schnellzug-Maschinen sehr zu empfehlen.

Zum Schluss wollen wir noch die von Herrn Krauss angeregte Concurrenzausschreibung für die beste Construction einer Schnellzug-Locomotive durch den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen auf das Wärmste empfehlen, da dieselbe von erheblich grösserem praktischen Nutzen, als gefahrlose Kuppelungen, Combination zweier Nachbarbremsen u. A. sein würde.

v. B.

Die elektrische Beleuchtung auf dem Bahnhofe zu Strassburg.

Dem Verwaltungsberichte der General-Direction der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen pro 1881/82 entnehmen wir Folgendes:

Die zu Versuchszwecken bereits im Sommer 1880 auf dem sog. Innenbahnhof zu Strassburg eingeführte elektrische Beleuch-

tung erfuhr im Berichtsjahr eine zweimalige Ausdehnung, um für die in Aussicht genommene allgemeine Einführung der elektrischen Beleuchtung auf dem im Bau begriffenen neuen Bahnhof Strassburg weitere Erfahrungen an die Hand zu geben. Es wurden nämlich am 15. October 1881 zur Beleuchtung der Perrons, der Wartesäle, des Vestibüls, der Eilgut- und Güterschuppen 12 neue Siemens'sche Differentiallampen von je 150 Kerzenstärke in Benutzung genommen, und am 5. Januar 1882 eine von der Société électrique Edison gelieferte Anlage für elektrische Beleuchtung mittelst Glühlichtlampen in Betrieb gesetzt. Letztere Anlage besteht aus einer elektrodynamischen Maschine des Systems Edison, mit welcher 45 Glühlichtlampen von je 16 Kerzenstärke und 36 Lampen von je 8 Kerzenstärke in Verbindung stehen. Mittelst dieser Lampen werden das Restaurationslocal I./II. Klasse, die Halle für Gepäckannahme, das Telegraphenbüreau, die Zifferblätter der Stationsuhren, der Maschinenraum und 16 Büreauzimmer der Generaldirection beleuchtet. Da die Beleuchtung in den letztgenannten Räumen nur für die Abendstunden erforderlich ist, so wurde die Einrichtung getroffen, dass das während der Nachtzeit dort entbehrlich werdende Licht nach einer in der Perronhalle angebrachten Serie von 26 Glühlichtlampen umgeschaltet werden kann, während gleichzeitig das bis zu dieser Zeit zur Beleuchtung der Perronhalle und des Bahnhofsvorplatzes benutzte Licht — 6 Differentiallampen von je 350 Kerzenstärke — durch Umschaltung nach zwei Siemens'schen Differentiallampen verlegt wird, welche mit je 1 200 Kerzenstärke zur Beleuchtung des zwischen der Perronhalle und dem Walltunnel gelegenen Bahnhofstheiles dienen. Zur Zeit sind demnach auf Bahnhof Strassburg für die elektrische Beleuchtung in Anwendung: a) für Bogenlicht: 2 Siemens'sche Differentiallampen von je 1200 Kerzenstärke, 6 dergl. von je 350 Kerzenstärke, 12 dergl. von je 150 Kerzenstärke; b) für Glühlicht: 71 Edison'sche Glühlichtlampen von je 16 Kerzenstärke, 36 dergl. von je 8 Kerzenstärke.

Die für die Beleuchtung ad a benutzten Ströme werden durch zwei Siemens'sche Wechselstrommaschinen mit dynamo elektrischem Stromgeber erzeugt, während für die Glühlichtbeleuchtung eine Edison'sche dynamoelektrische Maschine für gleichgerichtete Ströme dient. Als gemeinschaftlicher Motor für die drei Maschinen wird eine Locomobile von 24 Pferdekraft verwendet.

Die Herstellung der Anlagen für die elektrische Beleuchtung hat einen Kostenaufwand von 36 969,27 *M.* erfordert. Hiervon entfallen auf die Anlage zur Beleuchtung mittelst Bogenlicht 25 746,27 *M.* und auf die Anlage zur Beleuchtung mittelst Glühlicht 11 223,00 *M.* Die Unterhaltungskosten betragen für das Bogenlicht während des ganzen Berichtsjahres 9 216,69 *M.*, dagegen für das Glühlicht in der Zeit vom 5. Januar (dem Tage der Inbetriebsetzung) bis zum 31. März 1882: 1 050,25 *M.* Auf die letztbezeichnete Zeit entfallen von den Unterhaltungskosten für das Bogenlicht 2 698,60 *M.* Legt man diese Zahlen, welche sich auf denjenigen Zeitraum beziehen, wo eine vollständige Ausnutzung des Motors stattfand, einer Berechnung der Kosten der Beleuchtung pro Lampe und Brennstunde zu Grunde, so ergeben sich bei Berücksichtigung der Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals folgende Werthe:

Kosten pro Brennstunde:

a)	einer Differentiallampe	von 1 200	Kerzenstärke	= 55,85 ₰
b)	„ „	„ 350	„	= 25,11 „
c)	„ „	„ 150	„	= 14,68 „
d)	„ Glühlichtlampe	„ 16	„	= 2,37 „
e)	„ „	„ 8	„	= 1,19 „

Wenngleich die beabsichtigten Versuche noch nicht zum Abschluss gekommen sind, so können doch jetzt schon die seitherigen Resultate insofern als durchaus befriedigend bezeichnet werden, als einerseits nennenswerthe Störungen in der Beleuchtung nicht vorgekommen sind und daher Befürchtungen in dieser Hinsicht für die Zukunft ausgeschlossen sein dürften, andererseits aber auch die Zweckmässigkeit der Anwendung von Lampen verschiedener Lichtstärke und verschiedener Systeme theils im Vergleich mit einander, theils im Vergleich mit anderen Beleuchtungsarten unter specieller Berücksichtigung der hiesigen localen Verhältnisse erprobt worden ist. Soviel scheinen die vorliegenden Resultate jedenfalls zu ergeben, dass die elektrische Beleuchtung im Allgemeinen bezüglich der Kostenfrage mit der Gasbeleuchtung in wirksame Concurrenz treten kann, und dass speciell die Glühlichtbeleuchtung wegen ihrer absoluten Gefahrlosigkeit, wegen der geringen Wärmeentwickelung der Lampen, wegen der Ruhe, Gleichförmigkeit und angenehmen Färbung des Lichts, sowie wegen der bequemen Unterhaltung der Beleuchtungseinrichtungen für geschlossene Räume, Wartesäle und Büreaus, den Vorzug vor jeder anderen Beleuchtungsart verdient.

Es ist in Aussicht genommen, die Versuche mit elektrischer Beleuchtung fortzusetzen und zu diesem Zweck zunächst die Glühlichtbeleuchtung im Bahnhofsgebäude zu Strassburg noch weiter auszudehnen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Centralcomité der Eisenbahntarif-Enquête.

Dem von uns bereits angedeuteten Vorschlage entsprechend, beabsichtigt das Handelsministerium, einer Mittheilung des „F. B." zufolge, mit Zugrundelegung jenes Abschnittes der Geschäftsordnung für die Eisenbahn-Tarifenquête, welche die Möglichkeit des Zusammentretens einzelner Enquêtegruppen gestattet, die Obmänner der Comités zu einer Sitzung einzuladen, um in dieser die allgemeinen Punkte durchzusprechen und die dabei gefassten Beschlüsse einer Plenarversammlung zur Ratification vorzulegen. Auf diesem Wege allein ist ein baldiges und von Resultaten begleitetes Endergebniss der Tarifenquête zu erwarten.

Das Eisenbahn-Erforderniss im Oesterreichischen Staatsvoranschlage.

Dem zusammengetretenen Abgeordnetenhause wurde das Bahnbudget pro 1883 vom Finanzminister in folgenden Daten bekannt gegeben: Für Eisenbahnbauten erscheinen die Arlbergbahn mit 11 Millionen, die Galizische Transversalbahn mit 9 Millionen Gulden eingestellt. Der Staatsbetrieb der Kaiserin Elisabethbahn ist mit einem Erfordernisse von 16,64 Millionen Gulden, dagegen die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung für den Ausbau der Kremsthalbahn mit 0,3 Millionen Gulden eingestellt. Die Subventionen und Dotationen in der Gesammtsumme von 13,832 Millionen Gulden zeigen gegen 1882 ein Mindererforderniss von 0,853 Millionen Gulden, welches vorzugsweise dadurch bewirkt wird, dass die Garantievorschüsse für die Franz-Josefbahn, die Rudolfbahn, die Galizische Karl-Ludwigbahn, die Mährisch-Schlesische Nordbahn, die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, die Ungarisch-Galizische Eisenbahn und die Albrechtbahn niedriger präliminirt sind, während beispielsweise für die Lemberg-Czernowitz-Jassybahn und die Oesterreichische Nordwestbahn ein höherer Garantievorschuss eingestellt erscheint. Die Einnahmen aus dem Staats-Eisenbahnbetriebe sind durchwegs höher veranschlagt, speciell bei der Kaiserin Elisabethbahn um 0,47 Millionen Gulden. Die im Budget pro 1882 erschienene Einnahmepost aus der Kaufschillings-Einzahlung der Südbahn fehlt, dagegen erscheint an deren Stelle eine Einnahmepost von 1,121 Millionen Gulden, indem die Buschtěhrader Bahn diesen Betrag auf den Bauvorschuss für die Linie Falkenau-Graslitz zurückgezahlt hat.

Die Convertirung von Eisenbahn-Prioritäten.

Die Oesterreichische Regierung hat mit Rücksicht darauf, dass die Wirksamkeit des im Jahre 1880 erlassenen Gesetzes, betreffend die Gebührenerleichterung bei der Convertirung von Eisenbahn-Prioritäten, am 31. December 1881 erloschen ist, im Abgeordnetenhause eine in Folge diesfälliger Erfahrungen neu formulirte und amendirte Gesetzvorlage eingebracht. Die Stempel- und Gebührenbefreiung soll für die neu auszugebenden Obligationen, für die anlässlich der Convertirung zu errichtenden Vergleichs- und anderen Urkunden und für die aus diesem Anlasse zu erwirkenden bücherlichen Eintragungen ohne alle Beschränkung ertheilt werden. Die Begünstigung wird nun aber auch auf jenen Mehrbetrag der Gesammt-Capitalssumme der neuen Obligationen ausgedehnt, welcher als Capitalsprämie für die Convertirung den Obligationären gewährt oder überhaupt ausschliesslich zur Durchführung der Convertirungs-Operationen verwendet wird. Die Giltigkeitsdauer des Gesetzes wird auf drei Jahre fixirt. Zur Motivirung der Vorlage bemerkt die Regierung, dass auch heute dieselben Verhältnisse fortdauern, welche das erloschene Gesetz veranlasst haben.

Das Localbahn-Gesetz und die Localbahn-Bauthätigkeit.

Dem Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurde ein Gesetzentwurf über die Verlängerung der Wirksamkeit der Artikel 1 bis 8 des sogenannten Localbahngesetzes bis 31. December 1884 vorgelegt. Das Gesetz würde sonst Ende 1882 ablaufen. Die Regierung bemerkt zur Motivirung ihres Antrages: Auf Grund des Localbahngesetzes wurden an 17 Unternehmer Concessionen für 40 Localbahnlinien in der Gesammtlänge von rund 844 km ertheilt, wovon bisher 24 Linien in der Gesammtlänge von rund 415 km bereits dem Betriebe übergeben worden sind, während derzeit noch 16 Linien in der Gesammtlänge von rund 429 km im Baue stehen. In diesen Localbahn-Unternehmungen sind verhältnissmässig sehr beträchtliche Capitalswerthe investirt, indem der Nominalbetrag der zum Zwecke des Baues und Betriebes von Localbahnen emittirten, beziehungsweise zur Emission bewilligten Werthpapiere im Ganzen die Ziffer von 32 947 600 Gulden, davon 21 621 800 Gulden in Actien und 11 325 800 Gulden in Prioritäts-Obligationen erreicht, während überdies ein Gesammt-Effectivbetrag von 6 035 000 Gulden zu dem gleichen Zwecke vorläufig aus den eigenen Mitteln der Concessionäre sichergestellt, respective noch aufzubringen ist. Da nun derzeit noch der Regierung eine Anzahl von Localbahn-Projecten vorliegt, so empfiehlt es sich, von der sonst wohl wünschenswerthen und eventuell einem späteren Zeitpunkte vorzubehaltenden Ergänzung und Vervollständigung des bestehenden Localbahngesetzes auf Grund der inzwischen im Localbahnwesen gewonnenen Erfahrungen vorläufig Umgang zu nehmen.

Bei der über diesen Gesetzentwurf bereits stattgehabten Sitzung des Eisenbahnausschusses gab Handelsminister Pino über die diesfalls geäusserten Befürchtungen folgende Erklärungen ab: Die Regierung prüfe die Vertrauenswürdigkeit jedes Localbahnwerbers und gestatte nicht die Schädigung der Hauptbahnen, welche respective alle angrenzenden Bahnen vor jeder Concessionirung einer Localbahn einvernommen werden, um deren begründete Proteste zu berücksichtigen. Obzwar die Localbahnen keinen andern Zweck haben, als der Hauptbahn Frachten zuzuführen, so gebe es doch Landstriche mit einem so reichen Verkehr, welcher die Bahnconcurrenz erspriesslich erscheinen lässt. Der Minister theilt endlich die Ausarbeitung eines neuen Localbahngesetzes mit, in welchem schon darauf Rücksicht genommen werde, dass keine Prioritätsobligationen mehr ausgegeben werden dürfen. Die Regierung habe nur bei solchen Localbahnen Prioritätsobligationen zugelassen, welche bereits eine Rentabilität erlangten, bei denen also eine ziemliche Sicherheit vorhanden ist, dass die Zinsen der Obligationen gedeckt werden. Gegenwärtig seien auch schon Concessionen im Zuge, bei denen das Actiencapital in Prioritätsactien und gewöhnliche Actien getheilt erscheint. — Nachdem das neue Gesetz nicht vor dem Jahre 1883 fertiggestellt werden kann, wurde über Antrag des Referenten Kozlowski die Verlängerung der Wirksamkeit des gegenwärtigen Localbahngesetzes auf 2 Jahre per majora angenommen.

Verlässlichkeit der Handelskammerberichte.

Die Kronstädter Handels- und Gewerbekammer hat in ihrem Jahresberichte pro 1878 und 1879 hervorgehoben, dass der Butterexport aus Siebenbürgen nach Rumänien eine bedeutende Ausdehnung erhalten könnte, wenn es gelingen würde, den Butterimport aus Bayern nach Rumänien, welcher nach diesem Berichte täglich mindestens 600 kg beträgt, zu beseitigen. Der Ungarische Handelsminister hat sich in Folge dessen durch die Gesandtschaft in Bukarest hierüber Bericht erstatten lassen, wonach von dem seitens der Kronstädter Handelskammer Behaupteten gerade das Gegentheil wahr ist. Es wurden im Jahre 1881 nach Rumänien zusammen 92 713 kg Butter im Werthe von 231 782 Frcs. eingeführt; hiervon entfallen auf Oesterreich-Ungarn 87 796 kg im Werthe von 219 490 Frcs. und auf das Deutsche Reich (beinahe ausschliesslich Holstein) 606 kg im Werthe von 1 515 Frcs. Von der durch die Kammer lobend erwähnten Bayerischen Butter hat die Rumänische Geschäftswelt keine Kenntniss. Daraufhin hat der Handelsminister die Kammer aufmerksam gemacht, in ihren künftigen Berichten nur solche Daten mitzutheilen, die den factischen Verhältnissen entsprechen und von deren Verlässlichkeit sie sich überzeugt hat, da im Gegenfalle die Geschäftswelt nur auf Irrwege geführt werden kann.

Gleichförmigkeit der Jahresberichte.

Die wegen Feststellung einer Gleichförmigkeit der Eisenbahn-Geschäftsberichte in Folge regierungsseitiger Aufforderung an die Directionen thätigen Comités der Ungarischen Bahnverwaltungen sind vorläufig darin übereingekommen, die Betriebsrechnung ganz auf Grund des von der Regierung genehmigten Contirungsschemas derart zusammenzustellen, dass daraus auch das Schlussergebniss (Ueberschuss oder Deficit) entnommen werden könne. In das Gewinnst- und Verlustconto ist von nun an nur der Saldo der Betriebsrechnung ohne jede Specification zu übertragen, dem gegenüber das Erforderniss für die einzulösenden Coupons und verloosten Obligationen zu stellen sei. Der Ausgleich wird als Staatsvorschuss-Erforderniss bezeichnet. Bezüglich der Bilanz sollen auf der Activaseite die Anlagen und Bauten, Materialvorräthe, Geldvorräthe, Schuldner, dagegen auf der Passivaseite das Stammcapital, der Material-Bedeckungsfonds, der Staatsvorschuss und die Gläubiger nach Hauptconti aufgenommen werden, indem die Specification der erwähnten Conti, eventuell die Einstellung weiterer Conti nach den Verhältnissen der Bahn, den einzelnen Bahnen überlassen bleibt. Das statistische Comité hat sich geeinigt, dass es vor der allgemeinen und vor der Specialdebatte unbedingt nöthig ist, dass demselben hinsichtlich der Ausdehnung des von den einzelnen Dienstzweigen zu liefernden statistischen Materials als auch hinsichtlich der formellen Ausstattung bestimmte Anträge vorliegen. Demzufolge wurden 4 Eisenbahnen um die Angabe der auf die verschiedenen Fächer bezüglichen Daten ersucht. Auf Grund derselben wurden die Begriffe der statistischen Einheiten, als: Bahnlänge, Zug-, Achs-, Tonnen- und Locomotiv-Kilometer genau bestimmt, ferner diejenigen Hauptangaben genau präcisirt, welche im allgemeinen und besonderen Theile nach den einzelnen Dienstzweigen ersichtlich zu machen sind.

Regierungsseitige Enunciation über das Cartell zwischen der Oesterreichischen und Ungarischen Staatsbahn.

Aus den Debatten über die Annahme des Staatsbahnvertrages im Ungarischen Abgeordnetenhause haben wir noch die Ausführungen des Unterstaatssecretärs Hieronymi über die bezüglich des Cartells und des Tarifbildungsrechtes der Ungarischen Staatsbahnen geäusserten Bedenken nachzutragen. Es gilt vor Allem, die Begriffe zu klären. Es wurde gesagt, dass, wenn die Regierung seinerzeit das Cartell in der Canzlei des Hauses deponirt und die Abgeordneten sich überzeugen, dass die Freiheit der Tarifbildung des Ungarischen Staates nicht unbedingt gewahrt ist, dann könne man nicht mehr helfen. In dem seinerzeit zu deponirenden Cartell wird aber weder von Tarif, noch von der Tarifbildung die Rede sein. Das Cartell, wie wir Eisenbahnmänner dieses Wort definiren, enthält keinerlei Tarifbildungs-Bestimmungen; es enthält nur jene Bestimmungen, nach welchen die mit einander concurrirenden Bahnen den Verkehr unter sich auftheilen. Was nun die Freiheit der Tarifbildung betrifft, so wird dargelegt, wie sich Jenen, welche den Vertrag machten, die Frage darstellte, und wie sie sich bei der Ausführung des Vertrages präsentiren wird.

Nehmen wir an, dass das Cartell auf Basis dieses Vertrages abgeschlossen wird. In diesem Cartell wird bestimmt sein, wie die mit einander concurrirenden Gesellschaften bezüglich der Richtung des Verkehrs den Verkehr theilen werden. Hier ist von der Bildung des Tarifs noch immer nicht die Rede. Aber dann, wenn die Theilung des Verkehrs geschehen ist, wird auch die Tariffrage zur Discussion gelangen. Hinsichtlich dieser Tariffrage findet die Majorisirung keinen Platz. Die interessirten Eisenbahnen werden entweder im Einvernehmen feststellen, welcher Tarifsatz zu fixiren ist oder nicht. Im letzteren Falle kann die Majorität jene Eisenbahn, welche den von den übrigen festgestellten Tarifsatz nicht annimmt, weder im Sinne des Vertrages noch des Cartells hierzu zwingen, und es wird einfach der Fall eintreten, dass es der betreffenden Eisenbahn, sei es die Ungarische oder die Oesterreichische Staatsbahn, vollkommen freistehen wird, auf ihrer Verkehrsrichtung und auf ihrer eigenen Route trotz aller Stipulationen, die im Vertrage enthalten sind, einen wohlfeileren Tarif als die anderen festzustellen. Und dies gilt so sehr, dass es nicht nur ein Recht des Ungarischen Staates gegenüber der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ist, sondern auch ein Recht dieser gegen den Ungarischen Staat. Das Tarifbildungsrecht wird im Allgemeinen weder durch diesen Vertrag, noch durch jenes Cartell, welches ein Einfluss desselben ist, der Natur der Sache nach alterirt, weil unter keinen Umständen, bei keinem Vertrage oder Cartell die Auffassung weder jetzt noch früher herrschte, noch in Zukunft herrschen wird, dass in ein Cartell tretende Parteien, in diesem Falle Eisenbahn-Gesellschaften, einander in Bezug auf die Tarifbildung majorisiren können. Jede derselben betrachtet das Tarifbildungsrecht als ein vollständig unabhängiges.

Die Getreidetarife der Eisenbahnen.

Das zur Berathung der Getreidetarife eingesetzte Comité der Eisenbahn-Tarif-Enquête hat seinen Bericht vorgelegt. Der Referent beklagt es, dass die Neigung, dem Zwischenhandel entgegenzutreten, auch für die Tarifpolitik unserer Eisenbahnen massgebend geworden ist. In allen an die Enquête gelangten Berichten werde namentlich über vier Punkte die gleiche Beschwerde geführt, und zwar: 1. darüber, dass die Tarife an und für sich zu hoch, verschiedenartig, unklar und schwankend sind; 2. dass die einzelnen Verkehrsgebiete unter einander äusserst ungleich behandelt werden; 3. dass die Cartelle für den Getreidehandel von grossem Nachtheile sind, und 4. dass einzelne Frachtgeber durch Refactien bevorzugt werden. Der Referent bespricht alle diese Beschwerden in eingehender Weise und weist deren Berechtigung nach.

Von den gestellten 10 Anträgen erwähnen wir nur die zwei ersten, da sich die übrigen in Allgemeinheiten ergehen und zwar:

1. Es sei die Gleichheit der Tarif-Einheiten anzustreben; letztere wären für Strecken bis zu 75 km mit 0,3 kr., für Strecken über 75 km mit 0,2 kr. festzusetzen. 2. Es sei die Gleichartigkeit des Tarifsystems, resp. der Tarifbasis, anzustreben. Nur für Strecken bis zu 10 Meilen (75 km) sei der Satz ein höherer; für längere Entfernungen sei ein gleichmässig billigerer Durchschnittssatz dem Systeme der progressiv fallenden Tarif-Einheiten vorzuziehen.

Das Querschwellensystem Heindl.

Das „F. B." schreibt hierüber: Bisher gingen die Systeme des eisernen Oberbaues alle von dem Gesichtspunkte aus, die Schwellen so leicht zu machen, dass sie im Preise die Concurrenz mit dem Holze aushalten, und haben damit dem Hauptzweck des eisernen Oberbaues, der grösseren Stabilität nicht entsprochen. Das System Heindl giebt schwerere Schwellen, ist daher theurer als Holz — wenigstens bei der Neuanschaffung — es ist aber auch besser als Holz. Nimmt man die Kosten für die hölzerne Schwelle mit 1 an, so stellen sich die Kosten für die eiserne Schwelle auf 1,45, das heisst, wenn das Legen von einem Meter Holzschwellen 13 fl. kostet, so kostet es für eiserne Schwellen 19 fl. Da heute noch gar keine Erfahrungen bezüglich der Dauerhaftigkeit des eisernen Oberbaues existiren, so lässt sich nicht bestimmen, ob und in welchem Masse die Differenz von 1 : 1,45 des Kostenpreises sich verringern wird und verringern muss, da ja die Länge der Dauer auf dies Verhältniss von wesentlichstem Einfluss ist. Das Gewicht einer Schwelle beträgt 70 kg ohne Befestigungsmaterial und werden unter eine 7½ m lange Stahlschiene 9 Stück solcher Schwellen gelegt, es werden also zu einem Meter Schienengeleise 97 kg eiserne Schwellen verwendet. Wir haben in Oesterreich-Ungarn gegen 19 000 km Eisenbahnen, der

Verbrauch an eisernen Schwellen pro Kilometer ist 97 t, mithin würde zur Versorgung des Oesterreichisch-Ungarischen Schienennetzes mit solchen Schwellen ein Quantum von 1 843 000 Tonnen nöthig sein.

Drei Generalversammlungen.

Die Versammlung der Obligationäre der Pilsen-Priesener Eisenbahn hat einstimmig den zwischen dem Curator und den Inhabern der schwebenden Schuld abgeschlossenen Vertrag acceptirt, wonach die letztere durch zehn Jahre nur mit fünf (statt wie bisher mit sechs) Procent verzinst wird. Durch dieses Ersparniss wird die Gesellschaft, wie der Curator bemerkte, durchschnittlich 120 000 fl. der schwebenden Schuld tilgen können, nachdem man auf ein jährliches Durchschnittserträgniss von 800 000 fl. um so eher rechnen könne, als schon pro 1882 ein Erträgniss von über 700 000 fl. resultirt. Der Curator bemerkte, dass auf diese Weise die Bahn sanirt werden wird, indem bei Ablauf des abgeschlossenen Vertrages die schwebende Schuld sehr bedeutend herabgemindert sein wird. Namens des Verwaltungsrathes wurde erklärt, dass dieser Vertrag in der letzten Verwaltungsraths-Sitzung einstimmig angenommen wurde.

Die Generalversammlung der Locomotivfabrik-Gesellschaft in Wiener-Neustadt genehmigte den für das Geschäftsjahr 1881/82 vorgelegten Rechenschaftsbericht, welcher mit einem Verlustsaldo von 30 963 fl. abschliesst und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschifffahrt-Gesellschaft war zum Zwecke der Beschlussfassung über zwei vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene und auch von der Versammlung angenommene Statutenänderungen einberufen worden. Die Aenderungen betreffen die im Gesellschaftsstatut enthaltene Procentscala der Abschreibungen von dem Werthe des Materialvermögens, welche Scala dem Geschäftsreglement der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft nachgebildet ist. Eine weitere Aenderung betrifft den Assecuranzfonds für Schäden, welche durch ausserordentliche Zufälle die Schiffe treffen.

Einführung des Blitzzuges für den regelmässigen Verkehr.

Laut der zwischen den betreffenden Gesellschaften stattgefundenen Vereinbarung soll im Mai 1883 der Blitzzug ins Leben treten, und zwar wird derselbe zwischen Wien und Paris und vice versa wöchentlich zweimal verkehren. Mit dem Blitzzuge wird man den Weg von Wien nach Paris in 27 Stunden zurücklegen. Hierbei wird keine Beschleunigung der Fahrt eintreten, die Zeitersparniss wird vielmehr lediglich durch die Aufhebung des Anhaltens der Züge in den meisten Stationen, beziehungsweise durch die Abkürzung des Aufenthalts in den wenigen Stationen, in denen der Zug anhält, erzielt. — Gleichzeitig wurde auch die Ausdehnung des Blitzzuges nach Constantinopel beschlossen. Die Fahrt von Paris nach Constantinopel wird nach Activirung des Blitzzuges blos 84 Stunden währen. Ausserdem sollen noch Verhandlungen seitens der Direction für Staatsbahnbetrieb mit den betheiligten Bahnen eingeleitet werden, um die Verbindung mit London rationell zu reorganisiren und die Fahrzeit dahin abzukürzen. Sectionschef v. Czedik hat die Angelegenheit selbst in die Hand genommen und, gelingen die Unterhandlungen mit den Belgischen Bahnen, dann wird die Fahrt von Wien nach London um 7 Stunden abgekürzt werden.

Sammlungen, Ausstellungen und Vorträge.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigt über Anregung des Generalinspectors, Baron v. Eichler, eine Specialsammlung aller Modelle von Schienen, Waggons, Locomotiven, sowie von Copien aller Verkehrseinrichtungen anzulegen, welche bei der Ferdinands-Nordbahn seit deren Entstehung zur Anwendung gelangt sind. Das wäre also ein Nordbahn-Museum, im kleineren Massstabe beiläufig das, was mit dem in Berlin errichteten Post-Museum geschaffen erscheint. Vielleicht wird die obenerwähnte private Initiative daran erinnern, dass die Schaffung eines Oesterreichischen Post- und Eisenbahn-Museums von Staatswegen in Angriff genommen werden sollte.

Im Gewerbeverein hielt Hofrath Exner einen sehr instructiven Vortrag über die Ausstellungen in Nürnberg, Triest und Przemysl. Höchst interessant waren seine Ausführungen über die Galizische Landesausstellung in Przemysl, die, von dem Polnischen Adel ins Leben gerufen, namentlich von der hochentwickelten und einzig dastehenden Galizischen Hausindustrie ein gelungenes Bild vorführte.

Im Club Oesterr. Eisenbahnbeamten hielt Journalist Gross einen mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag über: „Naturalismus in der Literatur". An den unvergesslichen Carl Maria v. Weber anknüpfend, wurde in sehr geistreicher Weise ausgeführt, wie diesem allzu früh Verblichenen die technische Novelle ihren Ursprung verdanke. Seine Locomotivfahrt in Winternacht bilde geradezu ein unerreichtes Muster für die Eisenbahnpoetik; der Sprung vom geflügelten Rade zum geflügelten Rosse sei daher nicht so absonderlich und dem Bahnberufe so fremd, als es auf den ersten Blick scheint. Die in der modernen Französischen Literatur hervortretende Sucht, auch die abstossendste Wahrheit darzustellen, wurde gebührend gegeisselt, dagegen Daudet als Muster hingestellt, dass bei aller Wahrheit die Grenzen des Schönen nicht überschritten zu werden brauchen. Der Vorsitzende Dr. Liharzik bemerkte treffend, dass sich auch die Eisenbahner in ihren wenigen Musestunden auf dem Gebiete der Literatur ergehen, wenn ihnen ein so kundiger Führer zur Seite steht, den sie mit ihren vom Kohlenstaub getrübten Augen und den vom Getöse der Maschinen erfüllten Ohren nicht entbehren können. Früher berichtete der Vorsitzende, dass wegen Betheiligung des Clubs an der Wiener elektrischen Ausstellung die nöthigen Einleitungen getroffen wurden.

Dividende der Galizischen Carl-Ludwigbahn. In der Generalversammlung der Actionäre dieser Bahnanstalt soll für das laufende Jahr eine Dividende von 17,35 fl. (gegen 15,25 fl. pro 1881) zur Vertheilung beantragt werden, nachdem die Einnahmen im Jahre 1882 ein Plus von ca. 350 000 fl. ergeben und die Verzinsungskosten des Anlagecapitals sich in Folge der Conversion um 220 000 fl. jährlich ermässigt haben, ausserdem aber die Gesellschaft noch über einen Gewinnvortrag vom Vorjahre von 69 000 fl. verfügt.

Börsen-Bericht.

In eigenthümlicher Situation befindet sich nach einer der „Wiener Allg. Zeitung" entnommenen Bemerkung der Eisenbahnmarkt. Niemals sind so grosse Gütermengen wie heuer über unsere Bahnen gerollt, nie so enorme Ertragssteigerungen vorgekommen. Dennoch vermögen sich die erreichten Course nicht zu halten. Die meisten Sorten haben aufgehört, die Speculation zu interessiren, weil man deren Verstaatlichung ins Auge fassen muss; von den wenigen, welche den eigentlichen Börsenverkehr noch interessiren, sind Südbahn- und Nordwestbahnactien durch specielle Calamitäten in ihrer Coursentwickelung behindert, Nordbahn- und Carl-Ludwigbahn-Actien bleiben auf erstere Kreise angewiesen. Man könnte Staatsbahnactien als das einzige Eisenbahneffect bezeichnen, um welches die Börse sich überhaupt noch kümmert, insbesondere wenn von Paris aus ein Antrieb erfolgt. Deutschland ist aber so leer an Eisenbahneffecten geworden, dass es die unserigen in Anspruch nehmen muss, daher doch bald ein Umschwung zum Besseren eintreten muss.

Ausland.

Italien. Bahnroute Wien-Venedig-Rom. In den ersten Novembertagen wurde mit dem Baue einer neuen Bahn begonnen, welche dazu berufen ist, die Fahrt von Rom nach Venedig und somit auch nach Wien bedeutend abzukürzen. Diese Bahn nimmt von Ficelli, einer Station der Bahn Rom-Florenz, ihren Ausgangspunkt und führt dann über Perugia nach Urbino und Ferrara und von dieser Stadt dann nach Uebersetzung des Po in gerader Linie nach Venedig. Die Fahrt von Venedig nach Rom und somit auch von Wien nach Rom wird um ungefähr 5 Stunden abgekürzt. Die Bahn wird auf Staatskosten gebaut und wird auch eine gewisse strategische Bedeutung haben, insofern sie ermöglicht, schneller ein Heer gegen die Alpen zu werfen, als es jetzt geschehen kann. Die Bahn soll binnen 2 Jahren vollständig hergestellt sein.

Russische Bahnen. Die Generalversammlung der Rybinsk-Bologoje Eisenbahn vom 7. November beschloss: Die Verwaltung kann bis zum 31. December 1883 auf den Namen der Gesellschaft einen Credit auf nicht höher als 2 Millionen Rubel sich verschaffen unter der Bedingung, dass, wenn eine Emission von Obligationen der Gesellschaft behufs Bildung eines Betriebscapitals stattfinden wird, diese zur Deckung der Schulden verwandt würden. Die Entscheidung der Frage, auf welche Weise die laut Bericht für 1881 sich ergebenden Verluste von 244 938 R. zu tilgen seien, wurde bis zur Generalversammlung im Herbst 1883 verschoben. Das für 1883 angesetzte Budget wurde bestätigt unter der Bedingung, dass, wenn seitens des Ministeriums das Gesuch um Gewährung von Bedingungen, welche die Exploitation der Bahn erleichtern, nicht genehmigt werde, zur Entscheidung der Frage über das Budget für das nächste Jahr eine ausserordentliche Generalversammlung im Januar 1883 abgehalten werden müsse. Laut dem bestätigten Budget sind die Einnahmen auf 3 000 000 R., die Ausgaben auf 1 753 000 R. und die Reineinnahme auf 1 307 000 R., nach statutenmässigem Abzug jedoch von 996 500 Rubel, der Reingewinn auf 310 500 R. berechnet worden. Der Verwaltung wurden 50 000 R. für ausserbudgetmässige Ausgaben assignirt. — In Folge des schwachen Verkehrs auf der Kischinewer Zweigbahn hat das Ministerium der Communicationen auf ein diesbezügliches Gesuch der Südwest-Eisenbahngesellschaft, wie die „Sarja" wissen will, gestattet, den Waaren-Passagierzug zwischen Kischinew und Ungeny bis auf Weiteres einzustellen; demnach wird nur der Postzug befördert werden.

Rustschuk-Varnaer Eisenbahn. Nach Berichten aus Sofia hat die Bulgarische Regierung beschlossen, da sie mit Baron Hirsch wegen des Ankaufspreises der Bahn Rustschuk-Varna und der Ausbezahlung der für diese Bahn garantirten Zinsen, sowohl der rückständigen seit dem 6. October 1875 als auch der zukünftigen, nicht einig werden konnte, diese Angelegenheit vor ein Euro-

päisches Schiedsgericht zu bringen. Letzterem soll zugleich die Aufgabe zufallen, die genannte Bahn abzuschätzen, ob ihr Bau wirklich 50 Millionen Francs gekostet hat, und dann die Zinsenquote für dieselbe festzustellen. Keinesfalls aber wird Bulgarien die seit dem 6. October 1875 rückständigen Zinsen, wie es Baron Hirsch fordert, sondern die seit dem 3. August 1878, dem Tage der Ratification des Berliner Vertrages, fälligen Zinsen ersetzen.

Amerikanische Correspondenz.

r **Hudson-River-Tunnel.** Die Fortsetzung der Arbeiten am Hudson-River-Tunnel, welcher bekanntlich unter Luftdruck ausgeführt wird, ist in letzter Zeit wesentlich dadurch behindert, dass Luftausblasungen aus dem Ausbruchsraume und in Folge davon Einströmungen von Wasser in denselben häufiger vorgekommen sind. Der Bau wird dadurch sehr erschwert und die Gefahr für die Werkleute in hohem Grade gesteigert.

r **Die Northern-Pacific-Railway** muss, um die Züge vor den Stürmen und Schneewehen zu schützen, entlang der Bahn auf offener Prärie mehrere 100 Miles mit Bäumen bepflanzen und die bereits an der Bahn angesiedelten Farmer durch Geldbeiträge zur Anzucht von Wald veranlassen.

Bahnbau. Bis Ende October waren in diesem Jahre bis zur Schienenlegung fertig gestellt: 8 446 Engl. Meilen Bahn gegen 5 763 im gleichen Zeitraum 1881; 4 614 in 1880; 2 859 in 1879; 1 724 in 1878.

1 000 Meilenbillets. Die New York, Lake Erie und Western Bahn hat soeben mit dem Verkauf von 1 000 Meilenbillets à 20 D. oder 2 Cts. pro Engl. Meile (= ca. 5 ₰ pro Kilometer; der gewöhnliche Fahrpreis II. Classe auf den Preussischen Staatsbahnen beträgt 6 ₰ pro Kilometer; bei Retourbillets $4^1/_2$ ₰ pro Kilometer) begonnen.

Neue Parallel-Durchgangsbahnen und deren Verwendung als drittes Geleise der alten Bahnen. In No. 88 dieser Zeitung berichteten wir über eine Anzahl neuer Parallel-Durchgangslinien unter Hinweis auf den zu erwartenden heftigen Verkehrskampf derselben mit den alten Bahnen. Inzwischen ist in einem dieser Fälle einem solchen Kampf dadurch vorgebeugt worden, dass die neue Concurrenzstrecke, die New York, Chicago und St. Louis Bahn, durch ein, jedenfalls im Auftrage von Vanderbilt handelndes Consortium angekauft ist. Diese Bahn fährt von Buffelo, dem östlichen Punkte des Erie See's, auf der ganzen Länge der Südseite desselben, d. h. auf ca. 200 E. Meilen, unmittelbar an der zum Vanderbilt'schen Bahnsystem gehörigen Lak Shore Bahn entlang und würde dort sehr wohl als deren 3. Gleis verwendet werden können. Ein solches hat letztere in Rücksicht auf ihren sehr starken Verkehr ohnehin in nicht ferner Zeit nöthig.

Eine gleiche Verwendung würde die neue Linie auf ihrem ca. 150 E. Meilen langen westlichen Theile, von Fort Wayne bis Chicago finden können für die Pittsburg Fort Wayne und Chicago E., welche, wenn auch nicht durchweg dicht daneben, so doch höchstens bis zu 5 E. Meilen davon entlang fährt, mit durchweg denselben Stationsorten.

Derartige Verwendungen als drittes Gleis wären freilich für die alten Bahnen eine sehr kostspielige Sache, da sie ein solches im Bedarfsfall für etwa den dritten Theil der Baukosten der neuen Linie und etwa den fünften Theil des Kaufpreises derselben ausführen könnten.

Durch das getroffene Arrangement ist die Gefahr des Herunterdrückens der west-östlichen Durchgangsfrachten erheblich verringert, so dass nun die Ausführung der jetzt verkauften neuen Bahn, abgesehen von einer sehr geringen Anzahl localer Interessenten an der westlichen Strecke, Niemandem einen Vortheil bringt, als den Erbauern, welche statt der Baukosten von ca. 20 Millionen einen Kaufpreis von 30 Mill. Dollar einstecken.

Der Vorgang ist für die in Nordamerika bis jetzt bestehende völlige uneingeschränkte Freiheit des Bahnbaues insofern ein sehr bedenklicher, als er einladet zur ferneren Herstellung von Parallellinien dicht neben anderen alten, gut prosperirenden Strecken. Niemand kann verhindern, dass, in Speculation auf ähnliche Gewinne, Parallelbahnen neben der Pennsylvania oder der Baltimore und Ohio B. u. s. w. ebenfalls ausgeführt werden.

Ein Fisch-„Palast"-Wagen. Seit Jahren hat sich der Vereinigte-Staaten Fischcommissar, Professor S. F. Baird, bemüht und zwar mit Erfolg, die Seen, Flüsse und Teiche des Landes mit guten Speisefischen zu bevölkern, aber ein beinahe unüberwindliches Hinderniss war dabei bisher die ungeeignete Art des Transports. Junge Fische müssen, um während des Transports am Leben zu bleiben, in Bezug auf Wasser, Luft und Temperatur dieselben Verhältnisse finden, wie in ihren Geburtsgewässern. Dies in den gewöhnlichen Gepäckwagen, in denen sie bisher befördert wurden, zu erlangen, war unmöglich und folglich war der Verlust an werthvollen Fischen ein grosser. Um Abhülfe zu schaffen, hat Baird einen „Palastwagen" speciell zum Zwecke des Transports und der Vertheilung von lebenden Fischen erbauen lassen. Aeusserlich gleicht der „Pennsylvania" — dies ist der Name des Wagens — dem gewöhnlichen Personenwagen, die äussere Anschrift in vergoldeten Buchstaben: „United States Fish-Commission" ist die einzige Abweichung. Beim Eintritt in den Wagen durch die Thür der Stirnwand gelangt man in ein niedliches, mit Teppichen belegtes und mit allen Erfordernissen ausgestattetes kleines Schreibzimmer. Dahinter kommen 2 durch den Mittelgang getrennte grosse Wasserbehälter von 30 Fuss Länge, hergestellt nach dem Eastman'schen Patent für Refrigeratorwagen; die Temperatur wird darin mit Leichtigkeit auf jeder wünschenswerthen Höhe erhalten. Ein anderer Theil des Wagens enthält die Küche, welche zugleich als Speisezimmer des Aufsichtspersonals dient; daran schliessen sich Schlafräume, mit zwei Betten auf jeder Seite eingerichtet, wie in gewöhnlichen Schlafwagen, Closets etc.

Der Wagen verliess bei seiner ersten Verwendung Washington mit 10 000 Deutschen Karpfen und die erste Vertheilung fand statt in Philadelphia, woselbst 1 000 Fische an den Fischcommissarius dieses Staates ausgeliefert wurden; dann kamen nach Jersey City 5 000 Stück und ungefähr 3 000 Stück wurden von da durch die Expressgesellschaft in den Neu England Staaten vertheilt. Die Fische befinden sich in Blecheimern von 2 Quart, von denen ein jeder 20 Stück enthält. Das Wasser ist während der Reise ab Washington nur einmal gewechselt. Man sagt, dass 20 dieser Fische ausreichen, um einen gewöhnlichen Teich zu besetzen und dass sie 2 Jahre nach der Einsetzung genügend herangewachsen sind zum Consum. (Railr. Gaz.)

Sorge für Zugpersonal. In einem Artikel des Harrisburger (Pa.) „Patriot" wird ein von der Pennsylvania Bahn in ihrem Bahnhof zu Harrisburg für die Benutzung des Güterzug-Fahrpersonals vor Kurzem erbautes Haus wie folgt beschrieben:

Das Erdgeschoss ist versehen mit netten Waschgefässen und Badezimmern, welche die Leute beliebig oft benutzen können; warmes und kaltes Wasser steht stets zur Verfügung und das Gebäude wird durch Dampf geheizt. Das erste Geschoss dient als Wartezimmer für das Zugpersonal, sowie als Dienstraum für den Abfertiger (dispatcher) und andere Beamte. Das zweite Geschoss ist getheilt in zwei Räume: ein Lesezimmer und ein Schlafzimmer. Ersteres ist wie ein Empfangszimmer ausgestattet; hübsche Teppiche schmücken den Fussboden und Weidengeflechtstühle zieren es, während ungefähr ½ Dutzend Tische und zahlreiche Gestelle belegt sind mit den besten Zeitschriften, Zeitungen, Werverly Novellen und anderen werthvollen Werken. Die „Railroad Gazette" und die „World", deren Inhalt von Interesse für die Beamten ist, werden wöchentlich ausgelegt. Dieses in ausgedehntem Masse von den Eisenbahnern benutzte Zimmer wird in peinlicher Sauberkeit erhalten und die Leute dürfen es erst betreten, nachdem sie das Waschzimmer besucht haben. Das Schlafzimmer, in welchem Zugleute von entfernten Stationen eine oder einige Stunden bis zum Wiederantritt der Rückfahrt ruhen können, ist ausgerüstet mit zehn einzelnen durchaus comfortablen Betten. Die Aufsicht führt ein schon 21 Jahre im Dienst der Gesellschaft stehender Beamter, dessen Stolz es ist, dasselbe in Ordnung zu erhalten.

Actiengesellschaftsrecht.

v. O. **Der Beschluss der Verlegung des Sitzes einer Actiengesellschaft in das Ausland hat dieselben Wirkungen wie die Auflösung der Gesellschaft. Es tritt Liquidation ein.** — § 213 H.-G.-B. — **Diese Liquidation braucht jedoch nicht in Baarvertheilung des freien Gesellschaftsvermögens unter die Actionäre zu bestehen. Das Vermögen kann auch, gegen Abfindung der Actionäre, einer in- oder ausländischen Gesellschaft übertragen werden.** — Art. 243 H.-G.-B. — **Die Befugniss der Statutenänderung kann** — Art. 225a H.-G.-B. — **auch dem Aufsichtsrath übertragen werden.** — Es handelt sich im gegenwärtigen Prozesse theils um die Rechtsbeständigkeit des Beschlusses, den Sitz der beklagten Eisenbahn-Actiengesellschaft von Berlin nach Bukarest zu verlegen, theils um den Umfang der Rechte des Klägers aus dem von ihm gegen die beklagte Gesellschaft erstrittenen Urtheil des Reichsgerichts vom 19. Februar 1881. — Was den ersten Punkt betrifft, so heben wir aus den Entscheidungsgründen Folgendes hervor: „Es ist dem Kläger zuzugeben, dass eine in Deutschland bestehende Actiengesellschaft, wenn sie ihren Sitz in das Ausland verlegt, hiermit ihre vom Deutschen Reich anerkannte Rechtspersönlichkeit aufgiebt. Die Anerkennung des Rechtsinstitutes der Actiengesellschaft im Deutschen Handelsgesetzbuch steht im engsten Zusammenhange mit den im Handelsgesetzbuch enthaltenen, durch das Reichsgesetz vom 11. Juni 1870 umgestalteten Vorschriften, welche einem Missbrauch dieser Gesellschaftsform vorzubeugen bestimmt sind. Nur unter den Einschränkungen, welche sich aus diesen im öffentlichen Interesse erlassenen, schlechthin gebietenden oder verbietenden Vorschriften ergeben, sind die Actiengesellschaften in Deutschland überhaupt anerkannt. Daher erstreckt sich bei jeder in Deutschland gegründeten Actiengesellschaft die Anerkennung derselben als eines selbstständigen Vermögenssubjects nur insoweit, als sie vermöge ihres Sitzes im Inlande jenen Vorschriften unterworfen ist und bleibt. Wie hieraus in Betreff der Entstehung der Actien-

gesellschaft folgt, dass die im Art. 213 H.-G.-B. enthaltene Anerkennung ihrer Selbstständigkeit nur bei denjenigen Actiengesellschaften eintritt, welche ihren Sitz im Inlande nehmen, mithin den Vorschriften des Deutschen Rechts hinsichtlich der Errichtung von Actiengesellschaften Genüge zu leisten haben, so folgt daraus auch ferner, dass eine in Deutschland bestandene und bestehende Actiengesellschaft ihre vom Deutschen Reiche gewährte Rechtspersönlichkeit verliert, wenn sie ihren Sitz an einen Ort verlegt, auf welchen die Wirksamkeit der Deutschen Gesetzgebung sich nicht erstreckt. Hierin liegt keine Abweichung von dem in Deutschland anerkannten Grundsatz, dass eine Actiengesellschaft, welche nach den Gesetzen des Staates, in welchem sie ihren Sitz hat, zu Recht besteht, auch in anderen Staaten als solche anzuerkennen ist. Vielmehr ist es eine Anwendung des am Orte des bisherigen Sitzes geltenden Rechts, wenn der Actiengesellschaft in Folge der Verlegung ihres Sitzes in das Ausland die ihr von jenem Rechte nur für die Dauer ihrer Eigenschaft als inländischer Gesellschaft zugestandene Rechtspersönlichkeit abgesprochen wird; daraus aber, dass eine in Deutschland bestehende Actiengesellschaft durch Verlegung ihres Sitzes an einen ausländischen Ort nicht allein die Eigenschaft einer inländischen Actiengesellschaft, sondern auch die ihr nur unter Voraussetzung dieser Eigenschaft beigelegte Rechtspersönlichkeit verliert, folgt, dass der Beschluss der Verlegung des Sitzes der Gesellschaft ins Ausland an sich dieselben Wirkungen hat, wie der einer Auflösung der Gesellschaft. Es tritt Liquidation ein, das Gesellschaftsvermögen wird nach Tilgung der Gesellschaftsschulden unter die Actionäre vertheilt, der einzelne Actionär kann diesen Anspruch klagend geltend machen. — Die gesetzliche Bestimmung der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens unter die Actionäre (Art. 245 Abs. 1 H.-G.-B.) ist jedoch nicht eine zwingende in der Art, dass nicht durch das Statut andere Bestimmungen getroffen werden könnten. Das Statut kann bestimmen, dass das Vermögen der aufgelösten Gesellschaft in anderer Weise verwendet, z. B dass es wohlthätigen oder gemeinnützigen Anstalten zugewendet oder dass aus demselben eine solche Anstalt errichtet werden oder dass es einer bestimmten, gleichviel ob dem Inlande oder dem Auslande angehörenden Person schlechthin oder gegen Uebernahme gewisser Leistungen an die Actionäre zufallen soll, und es kann nicht für ausgeschlossen erachtet werden, dass als eine solche Person eine schon bestehende oder neu zu bildende Actiengesellschaft bezeichnet werde, betreffs deren eventueller Entstehung das Statut schon Bestimmungen enthalten und deren Leistung an die alten Actionäre darin bestehen kann, dass dieselben als neue Actionäre aufgenommen werden. Würde also das Statut der Beklagten die Bestimmung enthalten, es solle, wenn der Aufsichtsrath es für passend erachte, auf dessen Beschluss die Auflösung der Gesellschaft erfolgen, das Gesellschaftsvermögen jedoch nicht vertheilt werden, sondern auf eine neue Gesellschaft übergehen, welche sich mit dem Sitz in Bukarest zum Zweck der Fortsetzung des bisherigen Geschäftsbetriebes und unter den gleichen statutarischen Bestimmungen wie die alte Gesellschaft bilden werde und an welcher jeder Actionär nach Verhältniss seiner Betheiligung an der alten Gesellschaft als Actionär theilzunehmen berechtigt sein solle, so könnte, wenn der Aufsichtsrath den betreffenden Beschluss gefasst, der einzelne Actionär denselben nicht unter Berufung auf die gesetzliche Bestimmung des Art. 245 Abs. 1 des H.-G.-B. anfechten. — Einen anderen als diesen Inhalt aber hat § 2 des ursprünglichen Statutes nach der Feststellung des Berufungsgerichts nicht. Durch diese Feststellung ist die Annahme ausgeschlossen, § 2 handle nur von einer Sitzverlegung, welche ohne Beeinträchtigung des rechtlichen Fortbestandes der Actiengesellschaft vorgenommen werden kann, also von einer Verlegung des Sitzes im Inlande. Da § 2 gerade von der Verlegung nach einem bestimmten ausländischen Orte handelt, bei einer Verlegung nach dem Auslande aber die Actiengesellschaft ihre Rechtssubjectivität nicht beibehalten kann, so muss § 2 dahin aufgefasst werden, es sollen eintretenden Falles diejenigen Rechtshandlungen vorgenommen werden, welche die Wirkung hervorbringen, die im Ausland zu gründende Actiengesellschaft mit der bisherigen inländischen in allen Beziehungen thatsächlich als identisch erscheinen zu lassen. Wie weit dies in Betreff der Beziehungen zu anderen Personen rechtlich möglich ist, und anderen Personen ein Widerspruch zusteht, ist zunächst nicht in Frage — der Actionär ist durch die statutarische Bestimmung gebunden, er hat kein Widerspruchsrecht, er kann insbesondere nicht gegen die Uebertragung des Vermögens der alten Gesellschaft auf die neue und gegen die Löschung der alten Gesellschaft im Handelsregister oder, was damit gleichbedeutend ist, gegen die Eintragung der Verlegung des Sitzes in das Ausland im Handelsregister Widerspruch erheben. Die Rechte der Gläubiger der Gesellschaft erleiden durch Verlegung ihres Sitzes keine Veränderung. Die zu ihrem Schutze für den Fall der Auflösung getroffenen gesetzlichen Bestimmungen finden auch im Fall der Verlegung der Gesellschaft in das Ausland, da dieselbe wie eine Auflösung wirkt, theils unmittelbar, theils entsprechende Anwendung. Sollte die Verfolgung ihrer Rechte durch die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft erschwert oder gefährdet werden, so würde doch keinem Actionär die Befugniss zustehen, aus diesem vom Recht und Interesse dritter Personen entnommenen Grunde die Gültigkeit des Sitzverlegungsbeschlusses anzufechten". — Den anderen Punkt als für die Eisenbahnactiengesellschaften von geringem Interesse übergehen wir hier. (Erkenntn. des I. Civilsen. des Reichsgerichts vom 5. Juni 1882 in Sachen L. v. K. zu Berlin, Kl. und Widerbekl., Revisionskl. und Revisionsbekl., wider die Rumänische Eisenbahngesellschaft, Bekl. und Widerkl., Revisionsbekl. und Revisionskl.; Braun und Blum, Annal. Bd. VI S. 237 f.)

Haftpflicht.

v. O. Die Haftpflicht eines Eisenbahnunternehmers für den durch Verletzung eines Menschen beim Eisenbahnbetriebe entstandenen Schaden besteht nach § 3 No. 2 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871, abgesehen von den Heilungskosten, in dem Ersatze des Vermögensnachtheils, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet. — In Bezug auf diese Bestimmung hat das Reichsgericht sich dahin ausgesprochen: „Nicht jede durch die Verletzung beeinträchtigte Arbeitsfähigkeit, sondern nur die Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit gewährt einen Schadensersatzanspruch. Hat beispielsweise die Verletzung ein dauerndes körperliches Gebrechen zur Folge, welches den Verletzten in der Fortsetzung seines bisherigen wissenschaftlichen, kaufmännischen oder amtlichen Lebensberufes nicht stört und auch nicht später zu stören geeignet ist, oder wird von einem solchen Unfall ein Rentner betroffen, welcher gar kein Gewerbe betreibt, so begründet die Verletzung, auch wenn sie den Verletzten zum Krüppel gemacht hat, keinen Anspruch auf eine Entschädigungsrente." (Erk. d. V. Civilsen. des Reichsgerichts v. 27. Sept. 1882; Annalen d. Versicherungswesens, Jahrg. XIII, S. 616.) Die „Neue Börsenzeitung" macht zu diesem Erkenntniss folgende kritische Bemerkungen; Diese Entscheidung des Reichsgerichts mag den gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen vollkommen entsprechen, kann aber das Publikum, welches der Eisenbahn seine gesunden Glieder anvertraut, wie wir meinen, ganz und gar nicht befriedigen, denn nach dieser Entscheidung wird sich die Eisenbahnverwaltung in vielen, wenn nicht in den meisten Fällen ihrer Ersatzpflicht entziehen können. Wenn einem Beamten, Gelehrten oder Schriftsteller bei einem Eisenbahnunfalle ein Bein zerschmettert wird, so wird dadurch, vorausgesetzt, die Amputation verläuft glücklich, seine Erwerbsfähigkeit direct nicht geschmälert, da derselbe sein Geschäft wohl auch mit einem Bein versehen kann. Der Verunglückte wird in diesem Falle also ganz leer ausgehen, obwohl das fehlende Bein ihm sicherlich grosse Beschwerden macht, ihn vielleicht hindert, gewisse Nebenerwerbsquellen aufzusuchen, auch seine Körperbeschaffenheit so ungünstig influirt, dass er den Dienst früher quittiren muss, oder sein Leben zeitiger beschliesst, als dies ohne den Verlust des Beines der Fall gewesen wäre. Es leuchtet ein, dass in einem solchen Falle der unglückliche Reisende, bezw. seine Familie dem strengen Recht der Eisenbahnhaftpflicht einfach zum Opfer fällt. Noch schlimmer ergeht es aber dem kleinen Rentner, der aus einem Eisenbahnunfalle nie und nimmer einen Entschädigungsanspruch herleiten kann. Mögen ihm durch einen Unfall beide Beine, beide Arme zerschmettert werden, die Augen erblinden, mag er das Gehör oder die Sprache verlieren, der Rentner darf keine Entschädigung verlangen, weil er mit seinen Beinen nicht in einer Tretmühle arbeitet, weil seine Arme nicht Holz hacken oder er seine Augen nicht als Thurm- oder Nachtwächter gebraucht hat. Dieses Summum jus ist in der That Summa injuria, denn wer kann dafür bürgen, dass der Rentner, zumal es viele recht kleine Rentner giebt, nicht später sein Vermögen einbüsst und dann, arbeitsunfähig wie er ist, an den Bettelstab kommt, ohne von der Eisenbahn eine Entschädigung beanspruchen zu können? Denn nach vielen Jahren noch einen Entschädigungsanspruch bei der Eisenbahn zu stellen, ist nicht angänglich, da der Schadenersatzanspruch in zwei Jahren verjährt, wenn also von dem Rentner nicht etwa mit der körperlichen Beschädigung zugleich der Vermögensverlust nachgewiesen werden kann, so wird er regelmässig ohne jede Entschädigung von dannen ziehen müssen. Dieser erfreulichen Aussicht zu entrinnen, giebt es nun blos ein Mittel, die Versicherung gegen Unfälle bei einer soliden Versicherungsgesellschaft. Hier hindert weder den Beamten oder Gelehrten noch den Rentner Jemand eine Entschädigung für den Fall eines Unfalles zu stipuliren, gleichviel, ob seine Erwerbsfähigkeit durch denselben tangirt wird oder nicht. Denn obwohl die Versicherungsgesellschaften im Allgemeinen auch nur gegen Erwerbsverlust versichern, ist es bei ihrer bekannten Anpassungsfähigkeit an die Bedürfnisse des Publikums jederzeit gestattet, auch eine weitergehende Entschädigungspflicht zu vereinbaren.

Strafrecht.

v. O. **Fahrlässigkeit in Trunkenheit. — Eine die freie Willensbestimmung ausschliessende Trunkenheit schützt den Thäter aus § 51 R.-Str.-B.'s nicht vor Strafe wegen Fahrlässigkeit, wenn die Trunkenheit selbst auf Fahrlässigkeit beruhte, insbesondere wenn der Thäter ermessen musste, dass die Fahrlässigkeitshandlung eine Folge des Sichbetrinkens werde sein können.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Gegenüber dem Eröffnungsbeschlusse, welcher dem Angeklagten K. zur Last legt, fahrlässigerweise den Transport auf der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn durch Bereitung von Hindernissen in Gefahr gesetzt zu haben, erkennen die Entscheidungsgründe zwar die Existenz eines mit der Thätigkeit des Angeklagten in Verbindung stehenden Vorfalles an, von welchem möglicherweise angenommen worden sein konnte, dass derselbe den Transport auf der genannten Eisenbahn in Gefahr gesetzt habe; es ist dies jedoch weder ausdrücklich ausgesprochen, noch der Inhalt jenes Vorfalles überhaupt auch nur annähernd bezeichnet. Die Entscheidungsgründe beschäftigen sich vielmehr allein mit der subjectiven Seite einer nicht bestimmt erkennbaren Handlung oder Unterlassung des Angeklagten und indem dieselben dieserhalb zu einer verneinenden Feststellung gelangen, ergeben sie zugleich das Vorhandensein einer irrthümlichen Rechtsanschauung über das Wesen der strafbaren Fahrlässigkeit, welche den Mangel einer vollständigen Darlegung der für erwiesen erachteten That (§ 266 Abs. 4 R.-Str. Proc.-Ordn.) und einer auf diesen Mangel bezüglichen processualischen Rüge für die Beurtheilung der behaupteten Verletzung des materiellen Rechts unerheblich erscheinen lässt. — Wenn nämlich, wie geschehen, die Motive jenes unbekannt gebliebene Verhalten des Angeklagten deshalb nicht auf Fahrlässigkeit glauben zurückführen zu sollen, weil zur Zeit desselben Angeklagter sich durch Trunkenheit in einem Zustande der Bewusstlosigkeit, durch welchen seine freie Willensbestimmung ausgeschlossen war, sich befunden, so wird die Zurechnung des strafbaren Erfolges einer Handlung oder Unterlassung zur Fahrlässigkeit nicht ausschliesslich dadurch bedingt, dass die äussere That eine bewusste gewesen ist. Der geistige Zustand, in welchem eine That verübt wurde, die Möglichkeit oder Unmöglichkeit, dieselbe in ihren Folgen zu ermessen, gehört in den zu beurtheilenden Bereich derselben und wenn der ursächliche Zusammenhang zwischen ihr und dem eingetretenen Erfolge feststeht, so hat die Beurtheilung sich nicht darauf zu beschränken, die That in ihrer Objectivität und losgelöst von ihren subjectiven Beziehungen in Beziehung auf das Vorhandensein der freien Willensbestimmung zu derselben zu untersuchen, sondern es muss die Untersuchung sich zugleich darauf richten, ob nicht auch die fehlende freie Willensbestimmung die Annahme eines ursächlichen Zusammenhanges mit dem Erfolge zulässt und bezüglich ihrer die Voraussetzungen crimineller Fahrlässigkeit vorliegen. Kann es in der ersteren Richtung auf den Unterschied von directer und indirecter Verursachung nicht ankommen und liegt der ursächliche Zusammenhang mit dem Erfolge auch dann vor, wenn der letztere nur mittelbar aus dem Verhalten des Angeklagten, vorliegend mithin möglicherweise aus der Thatsache, dass Angeklagter sich betrunken hatte, hervorging, so kann in der letzteren Beziehung es allerdings nicht ausreichen, dass die Trunkenheit des Angeklagten vielleicht von ihm verschuldet war, sondern es musste, da zur strafbaren Fahrlässigkeit neben Vornahme der Handlung zugleich die Voraussehbarkeit des eingetretenen Erfolges als eines möglichen und deshalb bei seinem Verhalten in das Auge zu fassenden gehört, zugleich erwogen werden, ob Angeklagter unter den gegebenen Umständen Veranlassung hatte, nüchtern zu bleiben, weil er vorhersehen konnte, dass er sonst ein Unglück herbeiführen könne und indem er sich dennoch betrank, in Beziehung auf sein im Zustande der Trunkenheit verübtes Verhalten, welches den gefährdenden Erfolg hatte, fahrlässig handelte." (Erk. d. II. Strafsen. des Reichsgerichts v. 13. October 1882; Braun u. Blum, Annalen Bd. VI S. 270 flg.)

v. O. **Vergehen eines Weichenstellers im Dienste. — § 316 R.-Str.-G.-B's. erfordert nicht Beamtenqualität im Sinne des § 359 a. a. O., sondern nur, dass die betreffenden Personen durch einen Berufenen, wenn auch nur vorübergehend, mit der Wahrnehmung der betreffenden Function bei einer Staats- oder Privateisenbahn angestellt worden sind.** Aus den Entscheidungsgründen: „§ 316 R.-Str.-G.-B's. versteht unter den zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen alle diejenigen, welche durch einen dazu Berufenen, sei es auch nur vorübergehend, mit der Wahrnehmung der betreffenden Function bei einer Staats- oder Privateisenbahn betraut worden sind und unter den angeführten Umständen hat der erste Richter den Angeklagten ohne Rechtsirrthum als zu den im § 316 bezeichneten angestellten Personen gehörend erachtet. Für die Anwendung dieses Paragraphen ist es auch nicht von Erheblichkeit, ob die Anstellung zu den sämmtlichen darin gedachten Functionen oder nur zu der einen oder anderen geschehen. Wenn der erste Richter in der Schlussfeststellung den Angeklagten als eine Person bezeichnet, welche zur Aufsicht über die Eisenbahn, bezl. zur Leitung von Eisenbahnfahrten angestellt ist, so kann dahingestellt bleiben, ob bei einem Weichensteller auch das Letztere zutrifft, da schon die Annahme der Anstellung zur Aufsicht über die Eisenbahn genügt." (Erk. d. II. Strafsen. des Reichsgerichts vom 13. October 1882; Braun u. Blum, Annal. Bd. VI S. 306 f)

Literatur.

—st.— **Die Calculation im Maschinenwesen** und der Ingenieur in seinem Betriebe, nebst Anleitung der allgemeinen wie specialisirten Accordgedinge aller Thätigkeitsarten des Maschinenbaues und der Modelltischlerei durch vielfache Beispiele erläutert, sowie Anhang von Accordverzeichnissen zur raschen Calculation und zum Ueberschlage von A. Messerschmitt, Ingenieur in Dortmund. 131 S. 8°. Essen. Verlag von G. D. Bädeker. 1882. Preis 3,50 *M.*

Für jeden Leiter eines Etablissements ist es von höchster Wichtigkeit, eine richtige Calculation der erzeugten Producte aufstellen zu können. Eine solche Calculation für maschinelle Gegenstände erfordert begreiflicherweise reichhaltige Erfahrung und vielseitige Kenntnisse der einschlägigen Accordverhältnisse, wie sie der ins praktische Leben eintretende Ingenieur nicht besitzen kann.

Diesem will nun das vorliegende Werkchen hilfreich an die Hand gehen, indem es eine Anleitung zur allgemeinen, sowie zur specialisirten Calculation für maschinelle Gegenstände giebt, unter Beifügung aller diesbezüglichen Lohnaccorde, nebst einer Anweisung zur Auffindung derselben. Diese Accorde sind nicht nur der Praxis entlehnt, sondern auch vom Verfasser durch 17jährige Handhabung erprobt und berichtigt.

Der Inhalt des Buches zerfällt in folgende Abtheilungen:

I. Die allgemeine und Separat-Calculation der maschinellen Gegenstände; im Anschluss hieran die Handhabung und Beurtheilung der Calcül-Gegenstände und die technische Buchführung.

II. Die allgemeinen maschinellen Accordgedinge, das heisst solche, welche vornehmlich mit Rücksicht auf die Verarbeitung maschinenartiger Theile anzuwenden sind.

III. Die specialisirten Accordgedinge der letzteren und deren Anwendung.

IV. Die Accordauffindung aller maschinellen Thätigkeitsarten nach einfachen und praktischen Principien in tabellarischer Uebersicht, zum Zwecke des raschen Voranschlages, wie der Calculation.

Durch zahlreiche, der Praxis entnommene Beispiele wird die richtige Anwendung der Accorde und der Calculationsmethode erläutert.

Das Werkchen dürfte sich sehr nützlich erweisen zur Erzielung einer sicheren Calculation, ohne welche ein solider Geschäftsverkehr nicht möglich ist, und möchten wir daher die Interessenten darauf aufmerksam machen.

Der Eisenbahn-Kalender für Oesterreich-Ungarn 1883, herausgegeben unter den Auspicien des Club, bildet auch im VI. Jahrgange eine erschöpfende Sammlung alles den Eisenbahnbeamten zunächst berührenden. Aus dem reichen Inhaltsverzeichnisse heben wir den Artikel: Vorkommniss auf dem Gebiet des Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnwesens pro 1881/82 von Dr. Liharzik hervor. Das Reinerträgniss des splendid ausgestatteten und mit einem Tagebuche (365 Tage) versehenen Kalenders haben die vier Herausgeber (Eisenbahn-Oberbeamte) wieder dem Oesterreichischen Eisenbahnunterstützungs - Fonds und anderen humanitären Zwecken für Eisenbahn-Bedienstete gewidmet. Die Herren können mit einiger Befriedigung auf die erzielten Erfolge zurückblicken, denn es sind dem genannten Fonds aus den Erträgnissen der früheren Jahrgänge rund 8600 fl. zugeflossen; ausserdem wurden in besonders berücksichtigungswerthen Fällen sofortige Unterstützungen ertheilt.

Miscellen.

Grösste Gewölbeweite. Der in Mauerwerk ausgeführte „Union Bogen" des Washingtoner Aquaductes hat, bei 101 Fuss Höhe, eine Spannung von 220 Fuss. Derselbe übertrifft mithin in der Weite die berühmte Chesterbrücke über den Dee um 20 Fuss, den Mittelbogen der London Bridge um 68 Fuss und die Bögen der Waterloobrücke über die Themse um 100 Fuss.

Hochbahnen in New-York. Vor 5 Jahren wurde von Rufus Story zu New-York ein Process gegen die „New-York Elevated Railroad Company" wegen Vorbeiführung der Hochbahn vor seinem Hause in der Frontstrasse angestrengt. Gegen die vom Court of Common im October 1877 zu Gunsten der Bahn gefällte Entscheidung legte der Kläger beim Appellhofe zu Sartoga Recurs ein und hat dieser unterm 17. October cr. dahin beschlossen, dass das 1. Erkenntniss zu cassiren sei und die Eigenthümer der entlang der Hochbahn belegenen Gebäude und Anwesen für alle Schäden von der Bahnverwaltung entschädigt werden müssten, die ihnen erweislich aus der Hochbahnanlage erwachsen. (Dieser, eigentlich durchaus sachgemässe Schiedsspruch wird in seinen Conse-

quenzen die bestehenden Hochbahncompagnien in die grössten Weiterungen und Calamitäten stürzen und den Neubau solcher Bahnen in Zukunft fast unmöglich machen. Bemerkung des Referenten.)

Feuerlose Locomotiven für Sttrassenbahnen. In Frankreich, Italien und Holland, wo ausgedehnte Trambahnnetze sich befinden, wird (nach „Glasers Annalen") mehrfach für den Betrieb das System der feuerlosen Locomotiven angewendet. Die Locomotivenfabrik Hohenzollern hat gegenwärtig eine grosse Anzahl feuerloser Locomotiven für Java in Arbeit. Dieses System basirt darauf, dass in grossen stationären Kesseln Dampf von 17 Atmosphären Ueberdruck entwickelt und von diesen in den auf der Locomotive befindlichen zu ¾ mit Wasser gefüllten Recipient übergeleitet wird, in welchem der Dampf so lange condensirt, bis die Spannung sich ausgeglichen hat. Der Recipient der Maschine muss gegen Abkühlung geschützt werden; es geschieht dieses in wirksamer Weise durch dreifache Blech- und Filzumhüllung, so dass die stillstehende Maschine im Sommer etwa ¼, im Winter ½ Atm. Druck pro Stunde verliert. Der Dampf wird aus dem Dom des Recipienten durch ein geschlitztes Kupferrohr entnommen, auf seinem Wege durch den Druckregulator auf ca. 7 Atm. Spannung expandirt und dann mittelst eines sehr weiten, durch den Wasserraum geführten Rohres dem Regulator zugeführt und hierbei vollständig getrocknet, so dass reiner Dampf ohne Wasserbeimengung den Cylindern zugeführt wird. Die Betriebsunkosten (Löhne und Betriebsmaterialien) stellen sich pro Kilometer auf 0,207 *M.* gegen 0,282 *M.* bei Maschinen mit Feuer, überhaupt die Rentabilität wie 8:11½. Es ist aber ein um 20 pCt. höheres Capital bei Einrichtung des feuerlosen Betriebes gegenüber dem mit Feuer erforderlich, jedoch rentirt sich trotz des höheren Capitals die feuerlose Betriebsanlage um 40 bis 50 pCt. besser.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Am 1. Januar 1883 tritt der Nachtrag V zum Vereins-Betriebs-Reglement (durch welchen die Nachträge I–IV aufgehoben werden) in Kraft. Derselbe ist den für die Eisenbahnverwaltungen bestimmten Exemplaren dieser Zeitungs-Nummer beigefügt.
Berlin, den 12. December 1882.
Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Simon.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 20. November cr. wird veröffentlicht, dass die mit 1. Januar 1883 in Kraft tretenden Nachträge IX zu Theil II und VII zu Theil III des Tarifes für den **Thüringisch-Sächsisch-Oesterreichischen Verband,** welche u. A. abgeänderte Frachtsätze für den Transport von Getreide etc. enthalten, durch die Verbandsverwaltungen nunmehr zu beziehen sind. Die im Nachtrage VII zu Theil III mit einer Erhöhung verbundene Berichtigung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifs 5 zwischen Carlsbad und Leipzig gilt jedoch erst vom 15. Februar 1883 ab. Dresden, am 9. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2270)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. gelangen die Nachträge
XXI zum Gütertarifheft No. 1,
XII „ „ „ 2,
XII „ „ „ 3b,
IX „ „ „ 4,
XIV „ „ „ 5
zur Ausgabe. Dieselben enthalten Aufhebung der Frachtsätze für Baddekenstedt, Derneburg und Othfresen mit den Stationen der Oberhessischen Bahnen, Erhöhung der Frachtsätze für Leipzig M. H. Bahnhof und für Malstadt transit-Saarcanal, Aenderung der Frachtsätze für verschiedene andere Stationen, Einführung neuer Frachtsätze für Cüstriner Vorstadt, Völpke und Wefensleben, Getreide-Ausnahmesätze für Inowrazlaw, sowie Holz-Ausnahmesätze für die Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oderufer Bahn. Soweit Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. Februar k. J. in Kraft.
Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Tarifnachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 6. December 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2271)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. December d. J. wird die Station Quint des Eisenbahn-Directionsbezirks (linksrheinisch) mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 10 für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifs II aufgenommen, die betreffenden Sätze betragen für den Verkehr mit Antwerpen (Bassins und Entrepôt) transit Francs 11,10 pro 1000 kg und für den Verkehr mit Louvain (Bassin) transit Francs 10,30 pro 1000 kg. Köln, den 11. December 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (2272)

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 19. v. Mts. wird veröffentlicht, dass die am 1. Januar k. Js. in Kraft tretenden Nachträge VI zu Theil II und VIII zu Theil III des **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbandstarifs,** welche neben Anderem neue Getreide-Frachtsätze enthalten, nunmehr bei den Verbandsstationen zu erhalten sind. Für Kleietransporte, welche vom 15. Februar 1883 an auf Umkartirung an der Grenze verwiesen werden, werden auf Verlangen des Versenders oder Empfängers bis 15. Februar k. Js. noch die jetzt geltenden Taxen des Ausnahmetarifs 1 angewendet. Dresden, am 12. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2273)

Für Schweinetransporte in Wagenladungen zwischen Kulmbach, Station der Bayerischen Staatsbahnen, einerseits und den diesseitigen Stationen Teichwolframsdorf und Wolfsgefärth andererseits treten mit Gültigkeit vom 16. December d. J. ab directe Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen. Dresden, am 11. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenb. von Tschirschky. (2274)

Am 1. Januar 1883 treten im **Bayerisch-Sächsischen Verkehre** directe Frachtsätze für unsere Stationen Cossen, Niederwiesa und Wiesenburg in Kraft, über welche die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen. Dresden, den 12. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2275)

Vom 15. December 1882 ab wird unsere Station Demitz in den Tarif für den Transport Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund einbezogen. Der zur Berechnung gelangende Frachtsatz vom Schnittpunkte bis Demitz beträgt bei einer Entfernung von 79 km 27,4 *M.* pro 10000 kg. Dresden, am 11. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (2276)

Zu dem vom 1. December cr. an giltigen **Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarif** Theil II tritt mit 15. December cr. folgende Ergänzung in Kraft.
In der Schnitttabelle B des Ausnahmetarifs 4 für Erze Seite 56 sind nachzutragen:
„Pirna . . . . 0,74 *M.*"
„Plauen i/V. (unt. Bahnh.) 0,25 *M.*"
„Weida . . . . 0,39 *M.*"
Dresden, den 11. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (2277)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Am 1. Januar 1883 tritt zum Gütertarif für den rubricirten Verkehr der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits früher publicirten Bestimmungen und Tarifsätzen Tariftabellen für die Stationen Braunsdorf und Nassau i. Sachsen der Sächsischen Staatsbahn, Groschowitz, Gross-Stein und Karf der Oberschlesischen Eisenbahn, Ausnahme-Frachtsätze für Spiritustransporte nach Altchemnitz der Sächsischen Staatsbahn, Bestimmungen betreffend die Aufnahme der Station Ober-Streit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn sowie die Einführung directer Frachtsätze zwischen Leipzig und Borsdorf der Sächsischen Staatsbahn und Altwasser und Waldenburg der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, Ergänzungen und Aenderungen der speciellen Tarifvorschriften sowie Berichtigungen.
Druckexemplare sind bei den betreffenden Dienststellen zum Preise von 0,20 *M.* käuflich zu haben.
Auskunft über die neuen Tarifsätze ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbüreau, Leipziger Platz 17, sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, Bahnhof Alexanderplatz hier. Berlin, den 11. December 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2278)

Mit Gültigkeit vom 15. December d. J. kommt zu unserem Local-Gütertarif vom 1. Januar 1881 der Nachtrag 14 zur Einführung, enthaltend eine Bestimmung, wonach für die auf der Station Frankfurt-Sachsenhausen eingehenden und lediglich zum Zwecke der zollamtlichen Abfertigung von dort nach Frankfurt a/M.-Westbahnhof (Nass. Bhf.) überzuführenden Güter eine Gebühr, sowohl für die Hinwie für die Rückfahrt nicht mehr zur Erhebung kommt.
Das Nähere ist auf den Güterexpeditionen zu erfahren. Frankfurt a/M., den 8. December 1882. Königliche Eisenbahndirection. (2279)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 15. December cr. ab ermässigen sich die Seite 39 unseres Local-Gütertarifs aufgeführten Frachtsätze des Specialtarifs III Hermannia-Cüstrin resp. Göritz auf 0,17 *M.* pro 100 kg und ist derselbe Frachtsatz ebendaselbst für die Relation Hermannia-Lässig nachzutragen. Breslau, den 11. December 1882. Directorium. (2280)

K. K. priv. Galiz. Carl - Ludwig - Bahn. Mit dem 1. Januar 1883 gelangt ein neuer Local-Gütertarif mit der Bezeichnung „Theil II. Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport auf den Linien der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn“ zur Einführung, durch welchen der Local-Gütertarif vom 1. September 1876 (bezw. Neue Ausgabe vom 15. April 1881) sammt Nachträgen ausser Kraft tritt.

Dieser neue Localtarif bildet eine Fortsetzung respective Ergänzung des für alle Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen giltigen gemeinschaftlichen Theils I vom 15. September 1881 und enthält die Frachtsätze für die einzelnen Tarifclassen und Transportartikel, eine Ergänzung der Waarenclassification, die Nebengebühren, die Fahrgebühren für die Thier- und Leichenbegleiter, die Ausnahmetarife, die Specialbestimmungen und -Gebühren, den Kilometerzeiger und Gebühren - Berechnungstabellen.

Exemplare dieses Tarifes sind um den Preis von 50 kr. Oe. W. pro Stück sowohl im Oeconomate in Wien, als auch im commerciellen Bureau der Betriebs-Direction in Lemberg und bei sämmtlichen gesellschaftlichen Stationen zu beziehen. Wien, den 15. December 1882. Die General-Direction. (2281)

Die Gültigkeitsdauer der im **Local-Güter-Tarif** für den diesseitigen Directions-Bezirk vom 1. September 1882 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs G für **Kalksteine** wird bis Ende Juni 1883 verlängert. Köln, den 13. December 1882. Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische). (2282)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Mit 1. Januar 1883 tritt für den directen Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Böhmischen Nordbahn und Oesterreichischen Nordwestbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Exemplare liegen bei der unterzeichneten General-Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 11. December 1882. Die General-Direction. (2283)

Kiel-Flensburger Eisenbahn. Zum Localtarif für die Beförderung von Leichen etc. ist Nachtrag III, giltig vom 15. December, erschienen, durch welchen Gebühren für Uebernachten und Verwägen von Vieh zur Einführung kommen. Kiel, den 13. December 1882. Die Direction. (2284)

K. K. pr. Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft. Mit dem Tage der Eröffnung der Arad-Csanáder Bahn wird ein Tarif für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen den Stationen der südöstlichen Linie sowie der Strecke Wien-Marchegg einerseits und den Stationen Kis Zombor und Mako der Arad-Csanáder Bahn andererseits in Wirksamkeit treten.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich. (M 2285)

Mitteldeutscher und Thüringisch-Württembergischer Verband. Am 1. Februar 1883 treten für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr folgende Tarif- und Instradirungsänderungen ein, wobei der Fortbestand sämmtlicher directen Tarife in gleicher Höhe gesichert ist, irgend welche Unterbrechung directer Verkehrsbeziehungen nicht stattfindet und auch eine gleich schnelle Beförderung zu erwarten ist.

1. Für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin (einschliesslich der Märkisch-Posener und der Cottbus-Grossenhainer Bahn), der Oberschlesischen, Oberlausitzer, Rechte-Oder-Ufer- und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Oberhessischen, Main-Neckar- und Badischen Bahn beziehungsweise der Eisenb.-Directionsbezirke Hannover, Frankfurt a/M. und Köln (rechts- und linksrheinisch) andererseits gelten die Tarife nur noch über die östlich von Halle und Leipzig vorhandenen Preussischen Staatsbahnrouten via Falkenberg-Sorau beziehungsweise Kohlfurt.

Die Verkehrsleitung erfolgt in gleicher Weise.

2. Die Tarife für den Verkehr zwischen den sub 1 bezeichneten nordöstlichen Bahnstrecken einerseits und den Stationen der Hessischen Ludwigs-, Pfälzischen und Elsass-Lothringischen Bahnen andererseits verlieren auf der Route über Hof ihre Giltigkeit, an Stelle der letzteren treten die entsprechenden Routen der Sächsischen Staatsbahn via Leipzig in den Verkehr ein.

Die Verkehrsleitung über die für die Tarife giltigen Routen erfolgt nach Vereinbarung der betheiligten Verwaltungen.

3. Soweit für den Verkehr der sub 1 bezeichneten nordöstlichen Bahnstrecken u. ferner der Berlin-Anhaltischen Bahn ausser in den sub 2 bezeichneten Relationen zur Zeit Tarifstellungen und Instradirungen via Hof bestehen, werden dieselben theilweise aufgehoben, bleiben in diesem Falle aber via Bebra beziehungsweise Meiningen in vollem Umfange bestehen oder werden über diese Routen in Kraft gesetzt.

4. Die directen Tarife und die Instradirungen für den Verkehr mit den Württembergischen Staatsbahnen werden in den oben bezeichneten Verbänden auf der Route via Crailsheim - Hof - Wolfsgefärth gänzlich und via Friedrichsfeld-Offenbach theilweise aufgehoben; dafür werden hierfür die Routen Jagstfeld - Eberbach, Gemünden - Elm und Würzburg - Meiningen neu einbezogen.

5. Für den Verkehr der Stationen der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Bahn sowie der Reichseisenbahnen via Saarbrücken scheidet die Route Frankfurt a/M.-Mainz-Bingen aus. Die Tarife bleiben somit nur noch auf den Routen Rüdesheim - Frankfurt a/M. bezw. Coblenz in Giltigkeit.

6. Für die nicht mehr vorhandene besondere Berlin-Anhaltische Station Cöthen im Verkehr mit den Stationen der Badischen, Pfälzischen und Elsass-Lothringischen Bahnen, sowie für den in Giessen befindlichen Oberhessischen Bahnhof im Verkehr mit Berliner Bahnhöfen, mit den Stationen der Berliner Ring-, Berliner Nord-, Berlin - Stettiner Bahn und des Eisenbahn - Directionsbezirks Bromberg werden die Tarife aufgehoben; für die entsprechenden Stationen Cöthen M. H. Bhf. und Giessen M. W. Bhf. bleiben diese Tarife jedoch in Kraft.

7. Mit Rücksicht auf die besonderen Beförderungsverhältnisse für den Viehverkehr bleibt für Viehtransporte den Versendern die Wahl der Routen, auf welchen die Tarife Giltigkeit behalten, ohne Rücksicht auf die für den Güterverkehr eintretende vereinbarte Verkehrsleitung auch fernerhin gestattet.

Nähere Auskunft ertheilen schon jetzt die betreffenden Güterexpeditionen und die Verbandsverwaltungen. Erfurt, den 11. December 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2286)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung tritt an Stelle der Classification der Ausnahmetarife
No. III., Abtheilung b im Heft 5
„ 3, „ II „ „ 7
„ 3a „ b }
„ 3b „ b } „ „ 8 und
„ 7 „ b „ „ 9 (III. Nachtrag)
sowie der Abtheilung b des auf dem Instructionswege eingeführten bezüglichen Ausnahmetarifs im Heft 6 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. October 1881 die folgende:

„Eisen und Stahl, wie in der allgemeinen Güterclassification unter Specialtarif II aufgeführt“. Karlsruhe, den 12. December 1882. Generaldirection. (2287)

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betreffend: Brosius & Koch, Die Schule für den äusseren Eisenbahn-Betrieb, Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 99. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. December 1882.

Ein elektrischer Sturm.

Der „Scientific American" schreibt unterm 2. December cr.:

Die letzten 10 Tage waren durch ausgedehnte elektrische Störungen, die ihren Höhepunkt am 17. November cr. erreichten, ausgezeichnet. An letzterem Tage war die elektrische Communication auf der ganzen nördlichen Hälfte der Vereinigten Staaten mehr oder weniger unterbrochen und wurde dadurch an den Weichensignalen der Bahnen und an telegraphischen Apparaten grosser Schaden veranlasst.

Die Störungen erstreckten sich selbst auf die unterseeischen Kabel und sollen bis zum Europäischen Continent gereicht haben.

Von namhaften Elektrikern und Telegraphenbeamten wird dieser Sturm als der stärkste je dagewesene und beobachtete erklärt.

Derselbe war an obengenanntem Tage zwischen 5 und 9 Uhr Nachmittags am stärksten, sein Centrum lag entlang des Mississippithales, nördlich der Breite von Washington.

Die einzigen nicht unterbrochenen elektrischen Leitungen waren diejenigen, bei denen auch die Rückleitung metallisch war, während alle anderen überirdischen Leitungen und Kabel mit Erdleitung vollständig unwirksam waren.

Nachdem man letzteres Verhältniss erkundet hatte, ermöglichte man die elektrische Correspondenz zwischen einzelnen Hauptstationen dadurch, dass man die Erdleitungen abstellte und je 2 Drähte so mit einander verband, dass sie einen metallischen Zirkel bildeten. Auf diese Weise wurde auf 4, aus 8 Drähten zusammengesetzten Leitungen zwischen Buffalo und Chicago während der grössten Stärke des Sturmes gesprochen.

An anderen Stellen wurde bei ausgeschalteten Batterien die Correspondenz durch das elektrische Fluidum des Sturmes selbst ermöglicht. Auf diese Weise soll eine Depesche von Bangor in Maine nach North-Sydney, Cape Breton, auf eine Entfernung von 700 Miles befördert sein.

Nach 1 Uhr Nachts am 18. November cr. war der elektrische Sturm plötzlich beendet und functionirten von da ab alle Leitungen wieder in alter Art.

Während der Zeit des Hauptsturmes erhellten brillante Nordlichter die Nächte.

Die Erscheinung ausnahmsweise grosser Sonnenflecken wird mit vorstehend genannten elektrischen Vorkommnissen in Verbindung gebracht.

(Auf letzteres Verhältniss ist von berufenster Stelle bereits früher in einer Sitzung des elektrotechnischen Vereins zu Berlin aufmerksam gemacht und sind für die Periode des Maximums der Sonnenflecke, worin wir uns zur Zeit befinden, eingehende Beobachtungen über elektrische Störungen und Ströme angeregt. Bemerkung des Referenten.)

Beschlüsse der am 25. Novbr. abgehaltenen Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

(Fortsetzung.)

Unter No. 20 ist ein Antrag der Bayerischen Generaldirection abgelehnt, welcher die frachtfreie Rückbeförderung eigener Wagendecken der Versender als Eilgut (statt wie bisher als Frachtgut) bezweckt.

Unter No. 21—23 ist folgende anderweite Fassung der Bestimmungen über die Beförderung gebrauchter Emballagen beschlossen:

„Für folgende Emballagen, wenn sie in gebrauchtem Zustande und leer als Stückgut aufgeliefert werden, wird die Fracht der Stückgutclasse nach dem halben wirklichen Gewicht, jedoch für mindestens 20 kg berechnet:

Fässer (unter 800 l Gehalt), Kübel, Zuber und Bottiche (unter 400 l Gehalt), auch metallene Fässer und Kübel, sowie Metallcylinder (zum Transport von Spiritus, Chemikalien, Oel, Firnissen, Hopfen u. s. w.), Blechkannen zum Milchtransport, sofern sie mit dem Eigenthumsmerkmal des Besitzers versehen sind, Kisten (auch metallene), Lattenkisten, Harassen, Käfige, Steigen, Körbe, auch Latten- und Geflügelkörbe, sowie Säcke.

Dieselbe Frachtberechnung tritt ein für mit Packstroh oder Packheu gefüllte, gebrauchte Fässer, Kisten und Körbe, sofern die Prüfung des Inhalts mit Leichtigkeit zu bewirken ist. Eine Garantie gegen den Verlust des Inhalts wird nicht übernommen.

Alle anderen Arten von gebrauchten Emballagen, wie leere Flaschen, Blechkannen, soweit sie nicht vorher genannt, Krüge, Haspeln, Walzen, Hülsen, Rollen, gebrauchte Packtücher, zertrennte Säcke, Packbretter und Packlatten, Packen aus Fell und Thierhäuten, Koffer, Schachteln und Cartonnagen, ferner Fässer, Körbe, Kisten, in welchen leere Flaschen, Kannen, Krüge, Schachteln, Cigarrenkistchen u. dgl. verpackt sind, auch Geschosstransportkasten und andere zur Beförderung von militärischer Munition oder militärischen Utensilien besonders eingerichtete Transportkasten in leerem Zustande sind nach ihrem vollen Gewicht zur Frachtberechnung heranzuziehen.

Gebrauchte Emballagen sind, wenn sie als Eilgut aufgegeben werden, von dieser Vergünstigung ausgeschlossen und werden nur nach den für Eilgut gegebenen Bestimmungen befördert."

Zu No. 24 ist beschlossen, dass gebrauchte Theaterrequisiten, wenn sie als Wagenladungsgut aufgegeben werden, ebenso wie Umzugsgut nach Specialtarif III resp. Classe A 2 zu tarifiren sind.

Zu No. 25, betr. Frachtberechnung für als Stückgüter zur Aufgabe gelangende unverpackte Güter, welche mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ist die Streichung der Zusatzbestimmung zum Betriebsreglement § 47 „3 K" lautend:

„lose kleine Guss- oder sonstige Eisentheile, z. B. Ofentheile, welche nicht wagenladungsweise zur Beförderung gelangen, müssen verpackt oder verschnürt sein"

beschlossen.

Zu No. 26 ist beschlossen, die Bestimmung der allgemeinen Tarifvorschriften I 4b, nach welcher für Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfange die Fracht nach den Bestimmungen über Wagenladungsgüter, jedoch in minimo für 1000 kg berechnet werden muss, für nicht anwendbar zu erklären „auf lange Gegenstände von Eisen oder Holz, wie Schienen, Stangen, Bretter, Bohlen, Leitern und dergl. bei Beförderung in offenen Wagen", für diese Gegenstände würde also die gewöhnliche Frachtberechnung eintreten, auch wenn sie sonst der für aussergewöhnliche Gegenstände gegebenen Begriffsbestimmung entsprechen, d. h. in bedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können.

Zu No. 27 ist in Betreff Tarifirung von Fischen beschlossen, die in B. I 4f der allgemeinen Tarifvorschriften enthaltene Bestimmung, dass frische Seefische zu den einfachen Frachtsätzen beschleunigt befördert werden, auch auf frische Flussfische auszudehnen und in der erwähnten Bestimmung als diejenigen Züge, mit welchen diese beschleunigte Beförderung stattfinden soll, zu bezeichnen: „die zu diesem Zwecke von der Verwaltung bestimmten Personenzüge oder die Eilgüterzüge".

Unter No. 28 ist folgende anderweite Fassung bezüglich der frachtfreien Rückbeförderung von Transport-Utensilien der Versender (III der allgemeinen Tarifvorschriften) beschlossen:

„Die vorstehend unter 1—5 (bezüglich der von den Versendern gelieferten Wagendecken) aufgeführten Bestimmungen finden analoge Anwendung auch auf die bei lose verladenen Gütern, wie Kohlen, Kokes, Torf, Cichorienwurzeln, Obst u. s. w., von den Versendern als Transport-Utensilien gestellten Aufsätze, Theilwände, Langbäume, Schemel, Ketten, Seile, Leinen, Stränge, Schliesskeile, Rungen und Unterlagebalken, sowie zur Holzverladung benutzten Stützen und Steifen."

Zu den Nummern 31, 33—34 wird eine Reihe von Abänderungen des Waarenverzeichnisses der Specialtarife beschlossen:

In Specialtarif I, betr. die Tarifirung von Rauhhaaren, zuzusetzen: „Abfälle, wollene, der Tuchfabrikation, folgende: Krempelwolle (Kehricht, auch Flug genannt), Weberfäden, Rauhhaare (Rauhflocken), Scheerhaare (Scheerflocken) und dagegen die Position „Scheerhaare" zu streichen, und „Walkhaare" in die Position „Düngemittel" des Specialtarifs III einzufügen (31),

in Specialtarif I aufzunehmen „Vallonea" unter den Gerbstoffen (33),

bei „Mühlenfabrikate" „auch Futtermehl" und bei „Reis" und „Reismehl" „Reisfuttermehl" aufzunehmen und letzteres in Specialtarif I zu streichen (34).

In Specialtarif II aufzunehmen „Steinnüsse" (36), „Seifensiederfluss (Seifensiederlauge, auch concentrirt)" und „Walkextract". „Walkseife" gehört zu den allgemeinen Wagenladungsclassen (37).

Zuzusetzen bei „Oelkuchen": „Baumwollensamenmehl, Baumwollensamenkuchen, Erdnusskuchen, Erdnusskuchenmehl", und die Parenthese hinter „Cocoskuchenmehl" abzuändern in „Rückstände zur Oelgewinnung" (38);

aufzunehmen in die Position „Eisen und Stahl" hinter „Bremsklötze": „Pufferstangen und Pufferhülsen" und hinter „Rädertheile" „Radsätze" (39 und 43).

„Eisenvitriol (grüner Vitriol) (41), „Schabfüsse (42) und bei „Thonwaaren" die Fassung der Position so zu ändern, dass alle zum Export (nicht blos zum überseeischen, sondern auch zum Landexport) bestimmten Thonwaaren in beliebiger Verpackung nach Specialtarif II befördert werden (44).

Hinter Trinidad-Asphalt: („Trinidad-Erde, auch Trinidad-épuré") (47).

In Specialtarif III aufzunehmen: „Kaustische Magnesia" (45). In die Position „Steine" sub b „rohe Marmorblöcke", welche dagegen in Specialtarif II wegfallen (46).

„Korkabfälle" (48), „Passauer Graphiterde roh, auch pulverisirt" und in dem Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter zuzufügen: „Graphit", sowie „Graphiterde roh, auch pulverisirt".

Unter Position 50 ist beschlossen, bei „Borke" des Specialtarifs III den declaratorischen Zusatz zu machen: „Hierzu ist Rinde von aussereuropäischen Bäumen nicht zu rechnen."

Zu Position 52 ist eine anderweite Fassung von „Spath" des Specialtarifs III und zwar folgende beschlossen:

„Spath, und zwar Feld-, Fluss-, Kalk-, auch Schwerspath (natürlicher schwefelsaurer Baryt), Whitherit (natürlicher kohlensaurer Baryt), Cölestin (natürlicher kohlensaurer Strontian) — Blancfixe oder Permanentweiss (künstlicher schwefelsaurer Baryt), sowie künstliche kohlensaure und schwefelsaure Strontianerde gehören zu den allgemeinen Wagenladungsclassen."

In Pos. 54 ist eine andere Fassung von „Holzzeugmasse und Strohmasse" in Specialtarif II beschlossen. Dieselbe soll lauten:

„Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) und Strohmasse, Strohstoff, Strohteigmasse, Strohzellstoff."

Die Consequenz dieser Abänderung ist, dass diese Artikel nicht nur in feuchtem, sondern auch in trockenem Zustande in Specialtarif II gehören.

Ausserdem sind „Holzsägemehl und Holzsägespähne" in Specialtarif III versetzt.

Zu Pos. 55 ist eine anderweite Fassung für „Holz, Europäisches" in Specialtarif II und für „Holz" in Specialtarif III beschlossen. Die Positionen sollen künftig lauten:

Specialtarif II

Holz, Europäisches:

1. Rundes Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, soweit nicht im Specialtarif III genannt;
2. Daub- (Fass-) Holz, Korb- und Flossweiden;
3. Schnittholz:
   a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten;
   b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter, letztere auch gehobelt und (wenn aus weichem Holz) auch genuthet. — Gehobelte Fussbodentheile und Einfassungen aus hartem Holz, Parquetteriewaaren aller Art, sowie zerlegte Fässer gehören zu den allgemeinen Wagenladungsclassen;
4. Haide- und Reiserbesen;
5. Radfelgen, sowie anderes roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke, Draht zur Fabrikation von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter;
6. Chemisch präparirte Hölzer als Telegraphenstangen etc.;
7. Holzspähne zur Bier- und Essigklärung.

Holz, aussereuropäisches (wie bisher).

Specialtarif III

Holz:

1. Rundes Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen), sowie Scheit- (Kloben-), und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2,5 m lang;
2. Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz;
3. Reiserholz und Faschinen;
4. Eisenbahnschwellen, roh und imprägnirt;
5. Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 m lang;
6. Zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer, folgende: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge.

Nach Pos. 56 sollen in Specialtarif I aufgenommen werden: „Nickelstein und Nickelspeise, auch Kobaltspeise", dagegen in Specialtarif III gestrichen werden „Kupferstein" und statt „Kobalterz" gesetzt werden „Kobalt und Nickelerze", dagegen in Specialtarif III aufgenommen werden „Kupferstein".

Bezüglich der Producte der Theerindustrie sind folgende Beschlüsse zu Pos. 57 gefasst:

A. In Bezug auf die Producte der Braunkohlentheer-Industrie.

1. Die Position „Braunkohlentheeröl, schweres dunkles, in Fässern" des Specialtarifs II und die Position „Braunkohlentheeröl, schweres dunkles, in geschlossenen eisernen Kasten- oder Cisternenwagen" des Specialtarifs III zu streichen und in Specialtarif III als neue Position aufzunehmen:

„Braunkohlentheeröle, unvermischt, welche bei 14° Réaumur ein specifisches Gewicht von 0,850 und darüber haben."

2. In den Specialtarif III ferner aufzunehmen:

„Abfälle bei der Braunkohlentheer-Verarbeitung, folgende: Kreosot, Kreosotöl, Kreosotnatron, Säureharze, Paraffinschmiere."

B. In Bezug auf die Producte der Steinkohlentheer-Industrie.

3. In der Position „Naphtalin etc." des Specialtarifs II die Worte:

„Abfall von Steinkohlentheer"

zu streichen.

4. Der Position „Karbolsäure" des Specialtarifs I folgende Fassung zu geben:

„Karbolsäure, nicht krystallisirte."

5. Die Positionen „Steinkohlentheer, schweres dunkles etc." der Specialtarife II und III zu streichen und in Specialtarif III neu aufzunehmen:

„Steinkohlentheeröle, unvermischt, welche bei 14° Réaumur ein specifisches Gewicht von 0,950 und darüber haben."

C. In Bezug auf die Producte des Holztheers.

6 a) Die Position „Theer" des Specialtarifs I abzuändern in „Theer aus Nadelhölzern,"

6 b) in den Specialtarif III aufzunehmen:

„Theer aus Laubhölzern."

Zu Pos. 58. Bezüglich der Tarifirung von bearbeiteten Steinen wurde beschlossen, der Position Steine folgende Fassung zu geben: Specialtarif II. Steine, bearbeitete, Steinhauerarbeiten jeder Art, auch zusammengesetzte Mühlsteine, sämmtlich unverpackt, mit Ausnahme der in Specialtarif III genannten.

Specialtarif III.
Steine:

a) rohe, als: Bruch- und Bausteine, roh behauen, Pflastersteine, bossirte und unbossirte, Gyps-, Kalk-, Tuff-, Basaltsteine u. s. w., Schwemmsteine, Steinschrotten und Ziegelbrocken, Bimssteine und Quarze, sowie rohe Marmorblöcke.

b) Bausteine, welche nur an einer Seite glatt behauen und weder geschliffen sind, noch Profile und Abfaçungen haben (Anmerkung: Hierzu gehören auch Schichtsteine, sogenannte Moellons, Verkleidungs- und Sockelquader. Dabei macht es keinen Unterschied in der Tarifirung, wenn einer Sendung solcher Steine an zwei Seiten glatt behauene Ecksteine beigeladen sind. Glatt geriebene Bausteine aus Sandstein, Kalkstein oder einem andern weichen Gestein, sind nicht als geschliffene Steine im Sinne der obigen Bestimmung anzusehen).

c) Steinplatten (ausschliesslich Marmorplatten) für Trottoirs oder Fluren, gefugt und abgeflächt, auch abcharirt, bearbeitete Saum- und Bordsteine zur Befestigung von Wegen und Plätzen, sowie Schwellen und Stufen.

d) Mühlsteine, nicht zusammengesetzte, grobe Schleif- oder Wetzsteine und Feuersteine;

e) gebrannte Steine, Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachsteine (Dachziegel, Pfannen), Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse, unverpackt oder, wenn zum Export bestimmt, in beliebiger Verpackung.

Zu Position 59 ist beschlossen, bei „Leimleder" in Specialtarif II zuzufügen „trockenes" und in Specialtarif III neu aufzunehmen: „Leimleder, gekalktes in nassem, abgetropftem Zustande.

(Schluss folgt.)

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Grundsätzliche Entscheidungen: a) der Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ, b) der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.

ad a) Zu § 6 (alin. 3) des Vereins-Wagen-Regulativs: Die Verpflichtung zur Vergütung der sechsfachen Laufmiethe für den Leertransport zum beliebigen Gebrauche gemietheter Wagen ist nicht auf die Fälle beschränkt, in welchen die Wagen sowohl auf dem Hinwege, als auf dem Rückwege leer gelaufen sind. Die Verpflichtung gilt auch für den Leertransport solcher Wagen auf dem Hin- oder Rückwege, wenn in entgegengesetzter Richtung Beförderung im beladenen Zustande stattgefunden hat.

ad b) Insofern besondere Vereinbarungen zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen nicht bestehen, gilt im directen Verkehre der Grundsatz, dass in den Fällen des §50 Ziffer 3 Absatz 3 des Betriebsreglements die Versandt-Station verpflichtet ist, die das Transportgut begleitende Frachtkarte — nicht aber auch den Frachtbrief — mit der vollständigen Routenvorschrift bis zur Bestimmungsstation der Frachtkarte zu versehen.

Aus dem Deutschen Reich.

Kündigung der Instradirungs-Vereinbarungen Seitens der Preussischen Staatsbahnen an Berlin-Hamburg.

In Veranlassung einer von der „B. B. Z." gebrachten Notiz, wonach die Staatsregierung der Berlin-Hamburger Bahn die sämmtlichen Instradirungen für Berlin-Hamburg und für Wittenberge-Harburg gekündigt habe, veröffentlichen die hiesigen Zeitungen (Nordd. A. Z., B. B. Z. etc.) folgende Erklärung der Direction der genannten Bahn vom 18. d. M.:

„Aus Anlass eines Artikels in der Abendnummer der „Berliner Börsen-Zeitung" vom 16. huj. über Concurrenz-Massregeln der Preussischen Staatsbahnen gegen die diesseitige Verwaltung sind wir von verschiedenen Seiten um Auskunft ersucht. Wir bemerken hierauf, dass eine Kündigung der Instradirungs-Vereinbarungen stattgefunden hat, sich indess noch nicht übersehen lässt, in welcher Weise die Leitung der Transporte in Zukunft erfolgen wird, da endgültige Entscheidungen noch nicht getroffen sind. Die in dem Artikel der „Berliner Börsen-Zeitung" angegebene Ziffer*) ist für die Beurtheilung möglicher Einnahme-Verluste ohne Werth.

Wir stellen ergebenst anheim, von dieser Mittheilung Gebrauch zu machen.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft."

Die Differenzen im Deutsch-Oesterreichischen Güterverkehre scheinen ihrer Lösung entgegenzugehen. In den Tagen vom 18. bis 20. d. M. findet in Berlin eine Directoren-Conferenz statt, in welcher auf der Basis von vorher gepflogenen Vorberathungen definitive Beschlüsse gefasst werden sollen. Nach der „Wiener Presse" sollen die Preussischen Staatsbahnen zur Erstellung von Ausnahmetarifen im directen Verkehre erbötig sein, aber fordern, dass die Differenz zwischen den Wasser- und Landfrachten eine grössere sei, als dies von Seite der Oesterreichischen Bahnen proponirt worden, welche scheinbar auffällige Forderung darin ihre Erklärung findet, dass die Preussischen Staatsbahnen eine ansehnliche Quote aus dem Verbandsverkehre für sich beanspruchen. Es würde somit der Elbeverkehr nach dem von den Preussischen Bahnen vorgeschlagenen Modus um nichts sich verringern, allein den Preussischen Bahnen wäre eine bestimmte Quote aus dem Verbandsverkehre gesichert. Die Entschädigung an die Preussischen Bahnen hätten die Oesterreichisch-Ungarischen Gesellschaften, in erster Linie die Nordwestbahn zu tragen. Mit Rücksicht hierauf gewinnen die Gerüchte von Fusions- oder Cartellirungs-Verhandlungen zwischen der Nordwest-Schifffahrts-Gesellschaft und der Kette an Bedeutung und sind dieselben, wie man hört, ernstlich im Zuge. Die Preussischen Staatsbahnen sind einer friedlichen Lösung des Conflictes geneigt, sie bestehen aber auf ihren Forderungen, insbesondere auf jenem Theile derselben, der zukünftigen Concurrenz-Bestrebungen der Nordwestbahn wirksam begegnen soll. Angesichts des Entgegenkommens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen hält man hier das Zustandekommen einer Vereinbarung als sehr wahrscheinlich.

Ob diese Meldung zutreffend ist, müssen wir dahin gestellt sein lassen, wir haben aber geglaubt, sie unsern Lesern nicht vorenthalten zu sollen.

Gesetzentwurf, betreffend Localbahnen etc.

Nach einer Mittheilung des „Berliner Actionair" steht die Einbringung des Gesetzentwurfs, durch welchen die Preussische Staatsregierung einen weiteren Credit zum Bau verschiedener Bahnen zweiter Ordnung, zur Erweiterung von Bahnhofs-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel nachsucht, unmittelbar nach den Weihnachtsferien des Landtages zu erwarten. Die bisherige Verzögerung erklärt sich dadurch, dass es anfänglich in der Absicht lag, mittelst der Vorlage auch eine Regelung der Kölner Bahnhofsfrage anzustreben. Die in dieser Angelegenheit nothwendigen Verhandlungen mit anderen Ressorts erheischen indess einen grösseren Zeitaufwand, in Folge davon dürfte es nunmehr für angemessen erachtet werden, diese Frage zum Gegenstande einer besonderen Vorlage zu machen.

Der Vorlage wird von den zahlreichen Interessenten neuer Bahnbauten mit Sehnsucht entgegen gesehen werden.

Eröffnung der Strecke Suhl-Grimmenthal.

Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Magdeburg theilt uns mit, dass die Theilstrecke der Linie Erfurt-Plaue-Ritschenhausen von Suhl bis Grimmenthal mit den Stationen Suhl, Dietzhausen, Rohr und Grimmenthal am 20. December cr. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in unbeschränktem Umfange eröffnet wird.

Die Theilstrecke schliesst in Grimmenthal an die Werrabahn an.

Die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen betragen:

zwischen	Suhl und Dietzhausen	6,49 km
„	Dietzhausen und Rohr	6,66 „
„	Rohr und Grimmenthal	6,82 „

Zum Deutsch-Italienischen Kohlentarif.

In der Nummer 80 dieser Zeitung S. 1015 fand unter vorstehender Rubrik eine aus dem Berner „Bund" entnommene Notiz Aufnahme, nach welcher die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen durch eine in diesem Frühjahr gewährte Ermässigung der Localkohlenfracht von Genua nach Mailand von 5,5 Cts. pro Tonnenkilometer die Einfuhr Englischer Kohle in einseitiger Weise begünstigt habe.

Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen General-Direction in Strassburg ist diese Notiz nicht richtig, indem der Italienische Einheitssatz für diese Strecke (Genua-Mailand) nicht 5,5 sondern 5 Cts. beträgt.

Kohlen kosten auf den Italienischen Bahnen pro Tonnenkilometer:

bis 100 km 6 Cts.	201—500 km 4 Cts.
101—200 „ 5 „	über 500 „ 3 „

*) Die „Börsen-Zeitung" hatte veranschlagt, dass der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch jene Kündigungen Frachten im Werth von 1¾ Millionen Mark entgingen. Die Red.

zuzüglich 1,10 Frcs. bis 100 und 1,30 Frcs. über 100 km pro Tonne feste Gebühr. Für 201 km berechnet sich die Fracht:

201 × 4 Cts.	. . . . . =	8,04 Frcs.
feste Gebühr	. . . . . =	1,30 „
Zollbehandlung und Steuer	=	0,40 „
		9,74 Frcs. pro Tonne,

was so lange zurückwirkt, bis der Satz à 5 Cts. billiger ist.

Fahrplanconferenz.

Die Conferenz zur Herstellung des Sommerfahrplanes für Mitteleuropa wird am 11. Januar n. J. im Deutschen Vereinshause in Prag unter Leitung der Böhmischen Westbahn abgehalten werden. Die Einladung ist gerichtet an 86 Verwaltungen, und zwar an 39 Deutsche, 25 Oesterreichisch-Ungarische, 2 Belgische, 3 Französische, 3 Englische, 4 Holländische und 6 Schweizerische Bahnverwaltungen, sowie weiter an je 1 Italienische, Rumänische und Polnische Direction und endlich an die Niederländische Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Zeeland" in Vlissingen. Weitere Bahnverwaltungen, deren Theilnahme an der Conferenz gewünscht werden sollte, sind der geschäftsleitenden Behörde mitzutheilen. Anträge, welche in die Tagesordnung für die Plenarsitzung sowie für die Gruppenberathungen aufgenommen werden sollen, müssen bis spätestens am 25. d. M. in Prag eingereicht werden.

Kohlentarife und Wagenmangel im Oberschlesischen Kohlenrevier.

Am 1. Januar 1883 werden neue Tarife für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Cokes von Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer-Stationen nach Stationen des Königlichen Eisenbahndirections-Bezirks Berlin zur Einführung kommen. Die neuen Sätze sind zum grossen Theil ermässigt durch Herabsetzung der Frachtantheile für die Oberschlesische Bahn nach staffelförmigen Einheitssätzen (je nach der Entfernung) von 2,8 bis 2,2 ₰ pro Tonnenkilometer. In diese Tarife sind sämmtliche Berliner Bahnhöfe mit directen Sätzen einbezogen.

Die Ausnahmetarife für den Transport Oberschlesischer und Niederschlesischer Steinkohlen für Quantitäten von mindestens 50 000 kg von Stationen der Rechte-Oder-Ufer, der Oberschlesischen und Schlesischen Gebirgsbahn nach Stettin transito seewärts vom 1. September und 15. Juli d. J. werden fortan widerruflich unter den gleichen Bedingungen auch auf den Transport von Cokes in den genannten Stationen nach Stettin transito seewärts in Anwendung gebracht.

Der Wagenmangel im Oberschlesischen Kohlenrevier äussert sich, wie dem „B. B. Tel." aus Breslau geschrieben wird, noch immer in intensiver, empfindlicher Weise. Auf einzelnen Gruben sind Ordres seit 10—12 Tagen rückständig, die der Anciennetät nach zur Erledigung gebracht werden. Da Wagenmangel, Grubenstörung und Arbeiterstriken die contractlichen Lieferungen je nach Einwirkung einer dieser drei Factoren modificiren und ein Regressanspruch daher nicht existirt, so sind Einzelne schon von recht unangenehmen Verlusten betroffen. Die Direction der Oberschlesischen Eisenbahn hat jetzt die Entladefrist für Steinkohlen auf 6 Stunden — früher 12 Stunden — festgesetzt und wird diese Massnahme hoffentlich dazu beitragen, eine schnellere Circulation der Betriebsmittel herbeizuführen und den sehr fühlbar empfundenen Wagenmangel etwas abzuschwächen.

Secundärbahn-Bau.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von **Calbe a. d. Saale** über Nienburg und Bernburg nach **Cönnern** beauftragt worden.

Von Bibra aus waren Anstrengungen gemacht, um die **Unstrutbahn (Naumburg - Artern)** statt über Nebra-Rossleben über Bibra, Wiehe nach Reinsdorf zu führen. Es wurde dabei geltend gemacht, dass bei Annahme dieser Linie die kostspieligen Dammund Brückenbauten über die beiden Helmen im Riethe östlich von Artern umgangen würden. Die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt hat bereits die Nivellements bei der in Vorschlag gebrachten Linie aufnehmen lassen und das Resultat dieser Vorarbeiten ist für das Badestädtchen Bibra recht ungünstig ausgefallen: Der Aufstieg der Bahn aus dem Unstrutthale bei Laucha über Bibra bis zum Hochplateau der Finne wäre nur mit einer Steigung von 1:60 zu erreichen; um den Abstieg in das Unstrutthal bei Wiehe zu ermöglichen, müsste eine grössere Curve (nach Süden bis Zeisdorf) angelegt werden und dennoch wäre ein Fall von 1:80 vorhanden, weil der Nordrand der Finne steil ins Thal abfällt. Ungleich günstiger liegt die andere Linie über Laucha, Nebra, Rossleben, Bottendorf, Schönewerda, Artern: sie läuft am Nordrande des fast ebenen Unstrutthales, hat höchstens eine Steigung von 1:100 und erfordert nur unbedeutende Durchstiche und Aufschüttungen. So steht denn in Aussicht, dass die Anstrengungen Bibras um Erlangung einer Eisenbahn vergeblich gewesen sind.

Nach dem „Merseburger Correspondenten" sind seit Kurzem die im Auftrage der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt ausgeführten generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von **Merseburg** längs des Geiselthales nach **Mücheln** beendet und liegen augenblicklich an massgebender Stelle zur Prüfung vor. Es wird gehofft, dass im Fall der Genehmigung des Projectes in die Secundärbahnvorlage der gegenwärtigen Landtagssession ein Posten für die Bewilligung der Mittel zur Ausführung desselben eingestellt werden wird.

Der Hamburger Senat hat nach dem „Hannoverschen Courier" zur Vollendung der **Unterelbeschen Eisenbahn** vom Bahnhof zum Hafen in Cuxhaven einen Staatsbeitrag von 140 000 ℳ bewilligt.

Der Bericht der Rostocker Stadtverwaltung giebt über das Bahnproject **Neustrelitz - Rostock - Warnemünde** folgende Details: Der Weg von Berlin nach Kopenhagen stellt sich nach diesem Projecte auf 442,46 km, der Weg von Warnemünde nach Berlin auf 226,43 km. Der Weg nach Kopenhagen wird in 11 Stunden, von Warnemünde nach Berlin in ca. 4½ Stunden zurückgelegt. Die Société de Belge hat sich bereit erklärt, die bezeichnete Route, deren Kosten auf 15 Millionen Mark berechnet werden, zum grössten Theil aus eigenen Mitteln zu bauen. Sie ist bereit, eine Caution von 2 Millionen Francs zu erlegen. Der Staat soll für die Strecke Rostock-Warnemünde pro Kilometer 20 000 ℳ Zuschuss gewähren. Ein beim Mecklenburgischen Landtag eingegangenes Rescript der Grossherzogl. Mecklenburgischen Regierung proponirt, einen dementsprechenden Zuschuss aus Landesmitteln zu gewähren. Für den gleichzeitigen Ausbau des Hafens in Warnemünde werden vom Lande ebenfalls 625 000 ℳ zu den mit 1½ Mill. Mark berechneten Hafenbaukosten verlangt resp. von der Regierung proponirt. Für die Strecke Rostock-Neustrelitz verlangt die Société Belge einen Zuschuss von 10 000 ℳ pro Kilometer. Die Stadt Rostock soll 6 Millionen Mark 4pCt. Prioritäten al pari übernehmen. Das ganze Actiencapital von 9 Mill. Mark (zu gleichen Theilen Lit. A und Lit. B) wird von der Gesellschaft übernommen.

Der Mecklenburgische Landtag hat die Vorsteher des Klosters Malchow ermächtigt, für den Bau der Bahn Terrain ohne Entschädigung abzutreten unter der Bedingung, dass der Bau innerhalb 2 Jahren begonnen und innerhalb weiterer 3 Jahre vollendet werde. In der Voraussetzung, dass die, wie erwähnt, Seitens der Regierung geforderte Landeshilfe bewilligt wird, ist begründete Hoffnung, dass dieser Bau in nächster Zeit in Angriff genommen wird.

Auch wurde vom Malchiner Landtag beschlossen, eine Beihilfe zum Bau des Mecklenburgischen Theils der Bahn von **Rostock - Stralsund** bis zur Landgrenze bei Ribnik mit 10 000 ℳ pro Kilometer zu bewilligen. — Es ist selbstverständlich, dass durch diese Mecklenburgischen Bewilligungen auch der Bau des Preussischen Theils der Strecke gefördert wird. Die Mittel für den Bau dürften durch die demnächst zu erwartende Vorlage vom Preussischen Landtag gefordert werden.

Hinsichtlich der Secundärbahn **Parchim - Malchow - Neubrandenburg** wird aus Malchin vom 8. December berichtet: Heute ging ein Schwerinsches Rescript beim Landtage ein, worin die Regierung einer Secundärbahn von Parchim über Lübz, Malchow, Waren und Penzlin nach Neubrandenburg das Wort redet. Alle Erfordernisse, auch die Capitalien, sind vorhanden, wenn aus Landesmitteln, wie das Comité hofft, pro Kilometer 20 000 ℳ hergegeben werden. Die Länge der Bahn beträgt 115 km, davon kommen auf Mecklenburg-Schwerin 107 km, mithin würde die Beisteuer 2 140 000 ℳ betragen, wofür Stammactien Lit. B. offerirt werden. Die Schwerinsche Regierung schlägt den Ständen vor, ihre Bereitwilligkeit zur Mitbewilligung einer Landeshülfe für die Bahn, bestehend in der Gewährung eines unverzinslichen, im Falle des Verkaufs der Bahn oder eines über die Eisenbahn-Gesellschaft etwa eröffneten Concurses zurückzahlbaren Darlehns von 10 000 ℳ pro Kilometer der auf Schwerinsches Gebiet entfallenden Bahnstrecke auszusprechen. Von Strelitz aus erwartet die Schwerinsche Regierung eine gleiche Vorlage. Da Verzögerungen dem Unternehmen gefährlich werden könnten, so beantragt die Schwerinsche Regierung zugleich für alle Fälle den Engeren Ausschuss zu ermächtigen, die ständische Erklärung abzugeben.

Der Landtag hat übrigens bereits beschlossen, die Vorsteher des Klosters Malchow zu ermächtigen, zum Bau der Parchim-Neubrandenburger Bahn kostenfrei Terrain herzugeben und sich durch Zeichnung von Stammactien bis 50 000 ℳ bei dieser Bahn zu betheiligen.

Zur Durchführung des Secundärbahn-Projects **Eisenach-Eschwege** wurde in einer dieser Tage in Eisenach unter Vorsitz des Landbaumeisters Möder-Eisenach abgehaltenen Conferenz der Bürgermeister von Eisenach, Eschwege, Wannfried, Treffurt und Creuzburg mit einer Deputation des Eisenacher Gewerbevereins und dem Baumeister der Friedrichrodaer Eisenbahn ein Comité gewählt, dem auch die Landräthe von Mühlhausen i/Th. und Eschwege und der Bezirksdirector von Eisenach angehören werden. Dieses Comité wird am 23. d. M. in Eisenach seine erste Sitzung halten. — Die Vorarbeiten für die **Wartburgbahn** sind durch Generalunternehmer Bachstein-Berlin nunmehr vollendet; die Ausführung ist jedoch noch von verschiedenen Vorbedingungen (u. A. von einer Strassen-Regulirung in Eisenach) abhängig.

Die städtischen Collegien in Guhrau haben, wie die Breslauer Zeitung meldet, beschlossen, für eine Secundärbahn **Guhrau-**

Bojanowo das Terrain, soweit es der Stadtgemeinde Guhrau gehört, unentgeltlich herzugeben und einen einmaligen Beitrag von 30 000 *M.* zu leisten, jedoch nur unter der Bedingung, dass der Bahnhof in nächster Nähe der Stadt auf städtischem Terrain errichtet wird.

Braunschweigische Localbahnen.

Aus dem Berichte, welcher der Generalversammlung des Gewerbevereins zu Helmstedt über die bisherige Thätigkeit des Weferlinger Bahncomités sowie über die ausserdem im Herzogthum Braunschweig projectirten Localbahnen erstattet wurde, theilen wir Folgendes mit: Vermessen sind zwei Linien: 1. Helmstedt-Gesundbrunnen-Schwanefeld-Weferlingen und 2. Helmstedt-Barmke-Grasleben. Es kommt die letztere Linie zur Ausführung, da dieselbe im Bau vortheilhafter und sodann auch im Betriebe günstiger ist. Bei ersterer Linie sind nämlich vielfach Steigungen und zwar sehr bedeutende (1 : 50) zu überwinden, während bei der letzteren nur eine Steigung vorhanden ist.

Die Bankhäuser v. Erlanger & Söhne und Gebr. Sulzbach zu Frankfurt a/M., welche den Bau der Bahn übernommen, projectiren noch folgende Linien im Herzogthum: 1. von Braunschweig nach Gifhorn, im Anschluss an die Berlin-Lehrter Bahn; 2. von Braunschweig durch das Amt Salder nach Derneburg, im Anschluss an die Vienenburg-Hildesheimer Bahn; 3. von Wolfenbüttel über Fümmelse zum Anschluss an die eben gedachte Linie; 4. von Derneburg über Bockenem und Rhieden nach Seesen, im Anschluss an die Braunschweigische Südbahn und die Bahn Seesen-Osterode-Nordhausen; 5. von Helmstedt über Weferlingen in der Richtung auf Oebisfelde, im Anschluss an die Berlin-Lehrter Bahn und 6. von der Einmündung der Gifhorner Bahn im Norden der Stadt Braunschweig westlich um diese zur Verbindung der ersteren und der im Westen und Norden der Stadt belegenen Fabriketablissements mit dem Bahnhofe der Braunschweigischen Bahn und der Bahn durch das Amt Salder. Diese projectirten Linien inclusive Helmstedt-Grasleben würden eine Gesammtlänge von 150 km haben. Sämmtliche Linien sollen, um den zu erwartenden Verkehr vollständig bewältigen und dem Bedürfnisse ganz genügen zu können, als normalspurige Secundärbahnen erster Klasse, d. h. also ohne vorhandene Chausseen, wie ursprünglich beabsichtigt war, zu benutzen, gebaut werden, damit die Einführung eines Vollbahnbetriebes jederzeit zulässig ist. Hierdurch sowohl, wie auch dadurch, dass auf eine genügende Ausrüstung an Betriebsmitteln Bedacht genommen werden muss, stellen sich die Anlagekosten bedeutend höher, wie ursprünglich angenommen ist. Eine wesentliche Vertheuerung erfahren die Bahnanlagen noch dadurch, dass bei der Wahl der Bahnlinien den Wünschen und Bedürfnissen der an denselben belegenen Städte und Ortschaften, wie auch der grösseren industriellen Etablissements Rechnung getragen ist. Erhebliche Beiträge zu den Baukosten und unentgeltliche Abtretung des Terrains, wie solches der Fall ist bei dem Bau von Secundärbahnen auf Staatskosten in Preussen, wird von den Adjacenten nicht verlangt, wohl aber erwarten die Unternehmer, und dieser Punkt ist auch in dem Concessionsantrage vorausgesetzt resp. zur Bedingung gestellt, dass von den durch die Bahnen vorzugsweise profitirenden Städten, Ortschaften, Grossindustriellen von den Actien der zu bildenden Braunschweigischen Local-Eisenbahngesellschaft eine Summe zum Nennwerthe übernommen wird, die nur einen geringen Theil des Anlagecapitals ausmacht und für die Strecke Helmstedt-Weferlingen 200 000 *M.* beträgt. Der Concessionsantrag besagt hinsichtlich der Ausführung der Bahnanlagen und der zu bildenden Gesellschaft Folgendes: 1. Die Bankhäuser v. Erlanger und Söhne und Gebr. Sulzbach zu Frankfurt a/M. übernehmen die Ausführung und Ausrüstung der gesammten Bahnanlagen für den Betrag der bei dem Herzoglichen Eisenbahncommissariate eingereichten und von diesem zu genehmigenden Kostenanschläge. 2. Zur Uebernahme und zum Betriebe der Bahnen wird eine Actiengesellschaft gebildet, die ihren Sitz in der Stadt Braunschweig hat und deren Statuten der Genehmigung der Herzoglichen Landesregierung unterliegen. 3. Das Capital der Gesellschaft wird auf die Höhe der regierungsseitig genehmigten Kostenanschläge festgesetzt und soll zur Hälfte in Actien und zur anderen Hälfte in Prioritätsobligationen der Gesellschaft bestehen, welche letztere mit 4½ pCt. pro anno verzinst werden. 4. Sämmtliche Actien und Prioritätsobligationen der Gesellschaft werden von den Bankhäusern v. Erlanger & Söhne und Gebr. Sulzbach zum Nennwerthe übernommen. — Es sind nun für die Linie Helmstedt-Weferlingen, für welche die Unternehmer eine Zeichnung von Actien im Werthe von 200 000 *M.* verlangen, bis jetzt circa 180 000 *M.* gezeichnet, jedoch hofft man die fehlende Summe ohne grosse Mühe noch zusammenzubringen.

Localbahn-Gesetz im Grossherzogthum Hessen.

Die Grossherzoglich Hessische Regierung hat der Hessischen Landesvertretung einen Gesetzentwurf über Eisenbahnen von localem Interesse und Strassenbahnen vorgelegt. Derselbe enthält über die Staatszuschüsse zu Secundär- und Localbahnen folgende Grundsätze: Die Gewährung einer staatlichen Beihülfe setzt voraus, dass der gesammte zum Bahnunternehmen erforderliche Grund und Boden, insoweit nicht öffentliche Strassen mitbenutzt werden, von den Communalverbänden oder sonstigen Interessenten der Bahn beschafft und dem Eisenbahnunternehmer unentgeltlich und kostenfrei zur Verfügung gestellt wird. Für Strassenbahnen innerhalb der Städte wird eine staatliche Beihülfe auch dann nicht geleistet, wenn sie mit Haupt- oder Localbahnen in Verbindung stehen. Gewährung staatlicher Beihülfe erfolgt: a) durch Erbauung und Betrieb auf Staatskosten, b) Uebernahme des Betriebs, c) Gewährung eines einmaligen Beitrages zur Erbauung der Bahn und ersten Ausrüstung mit Betriebsmitteln, d) durch Betheiligung am Actiencapital, falls es sich um ein Actienunternehmen handelt. Uebernimmt der Staat den Bau und Betrieb, so kann von den Interessenten der Bahn, ausser den Kosten und der kostenfreien Ueberweisung des Geländes an den Staat, auch noch die Leistung eines Geldbeitrages zu den Baukosten in Anspruch genommen werden. In der Regel erfolgt staatliche Beihilfe durch Uebernahme des Betriebes einer Local- oder Strassenbahn nur, wenn: a) die Bahn an eine Staatsbahn unmittelbar anschliesst, b) die Bahn unter specieller Controle des Staates erbaut und so eingerichtet ist, dass wenigstens die Wagen der Hauptbahn auf sie übergehen können, c) die Gemeinden, Kreis- oder Provinzialverbände am Anlagecapital des Unternehmens sich mindestens mit einem Sechstel betheiligen und auf die Verzinsung dieses Antheils über den Betrag von 2 pCt. hinaus so lange verzichten, als nicht den übrigen Betheiligten eine 4 procentige Verzinsung ihres Antheils zu Theil wird.

Elektrische Eisenbahnen.

Nach dem „Allg. Anzeiger für Mechanik, Optik und Elektrotechnik“ sind von elektrischen Bahnen fertig und im Betriebe gegenwärtig folgende Strecken: 1. Berlin-Lichterfelde, 2,5 km lang; 2. Charlottenburg-Spandauer Bock, 2,3 km lang; auf dieser Bahn ist gegenwärtig wegen vorzunehmender Verbesserungen der Betrieb eingestellt; 3. Landvoort-Kostverloren in Holland, 2 km lang; 4. vom Hafen Bush nach dem Orte Bush in Nordirland, 10 km lang; 5. bei Zauckerode in Sachsen, in den Königlichen Steinkohlenwerken. Diese Bahn dient zur Kohlenbeförderung in einem Tunnel von 700 m Länge bei 250 m Tiefe. Die Locomotive ist nur 80 cm breit, hat ein Gewicht von 1 500 kg und bewegt 10 Wagen mit 8 t Gewicht bei einer Geschwindigkeit von 3 m in der Secunde. Die Bahn ist von 4 Uhr früh bis 11 Uhr Abends in Thätigkeit und bewährt sich vorzüglich. Ausser diesen fertigen Bahnen sind im Bau begriffen oder concessionirt die Strecken: 1. Mödling-Vorderbühl in Oesterreich, 2,5 km lang; 2. bei Wiesbaden, 2 km lang; 3. in London, unter der Themse von Charingcross bis Waterloostation, 1,2 km lang; 4. in Südwales, 60 km lang; 5. von Turin nach Mailand (?); 6. bei St. Louis in Missouri, 1,8 km lang und 7. von Newyork aus eine 80 km lange Bahn. Ausserdem sollen in der Schweiz zwei Strecken gebaut werden und zwar von Genf nach Ferney, 4,8 km lang, und von Genf nach St. Julien, 16 km lang. Aus Erfurt wird berichtet: Die für Errichtung einer Strassenbahn aus Mitgliedern des Magistrats und der Stadtverordneten zusammengesetzte Commission hat sich schlüssig gemacht, dass dem elektrischen System der Vorzug zu geben sei, und zwar dem System mit dem sog. Contactwagen, bei welchem die elektrische Kraftübertragung durch Drahtseile erfolgt, welche an Häusern oder auf Pfeilern angebracht sind. Jedoch soll zunächst noch ein Gutachten einer berühmten Firma eingeholt werden. Fällt dieses Gutachten zu Gunsten dieses Beschlusses aus, so werden jedenfalls später die von der Strassenbahn berührten Strassen auch elektrisch beleuchtet werden.

Eisenbahnunfälle.

Nach der „Dirschauer Zeitung“ ist am 4. d. Mts. Abends 5½ Uhr in Dirschau eine Güterzugmaschine in die Seite des Güterzuges 316 gefahren. Fünf Güterwagen wurden sogleich aus dem Geleise geworfen, der Zug wurde in zwei Theile gerissen und da derselbe nicht gleich zum Stehen gebracht werden konnte, fielen noch zwei Wagen um. Die Wagen sind sämmtlich mehr oder minder beschädigt; die Maschine ist ebenfalls entgleist.

Der Courierzug No. 4 der Ostbahn, welcher fahrplanmässig 2.22 Nachmittags von Eydtkuhnen abgeht und Morgens 6.10 in Berlin eintrifft, hat am 11. d. Mts. in Schlobitten einen schweren Unfall erlitten, über welchen nach den verschiedenen, zum Theil von Reisenden des Zuges herrührenden Zeitungsnachrichten Folgendes festzustehen scheint.

In Schlobitten, wo der Courierzug, ohne anzuhalten, durchfährt, stand im Augenblick der Durchfahrt ein schwerer Güterzug zum Theil, nämlich mit den beiden ihn führenden Locomotiven in dem Geleise, welches der Courierzug zu befahren hatte.

Wahrscheinlich hatte das Aufsichtspersonal dies nicht oder nicht rechtzeitig bemerkt, so dass der herankommende Courierzug nicht benachrichtigt war und mit voller Kraft auf die beiden in seinem Geleise stehenden Locomotiven stiess. Durch den Zusammenstoss ist die Locomotive mit Tender, Packwagen und dem ersten Personenwagen von der hohen Böschung herabgestürzt, der dann folgende Personenwagen ist zwar oben geblieben, aber schwer beschädigt. Getödtet sind sofort der Locomotivführer und der Wagenheizer des Courierzuges, schwer verletzt ist dessen Packmeister, nur leicht verletzt sollen 8 Passagiere des Zuges sein.

Betriebsergebnisse

der Königlichen Militäreisenbahn pro 1881/82.

Die Verkehrsresultate des Jahres 1881/82 waren folgende: Es wurden befördert 73 564 Personen (incl. 60 868 Militärpersonen unentgeltlich), 13 t Reisegepäck (incl. 11 t Freigewicht), 56 t Eilgut, 48 197 t Frachtgüter (incl. 26 587 t Militär- und Dienstgut frachtfrei).

Es hat ferner betragen: der absolute Personen- und Güterverkehr 2 718 910 Personenkilometer und 837 014 Tonnenkilometer.

Der specifische Personen- und Güterverkehr 59 756,3 Personenkilometer nach der ganzen Länge von 45,5 km berechnet; Fracht- und Eilgut 18 395,9 Tonnenkilometer (incl. 14 223,2 Tonnenkilometer Militär- und Dienstgut).

Vereinnahmt sind aus dem Personenverkehr 7 274 *M.*, aus dem Güterverkehr 18 538 *M.*, aus sonstigen Quellen 223 092 *M.*, zusammen 248 904 *M.*, pro Kilometer Bahnlänge 5 470 *M.*

Dagegen sind ausgegeben für die allgemeine Verwaltung 5 242 *M.*, für die Bahnverwaltung 169 757 *M.*, für die Transportverwaltung 53 076 *M.*, zusammen 228 075 *M.*, pro Kilometer Bahnlänge 5 013 *M.* Hiernach haben die Ausgaben in Procenten der Einnahme betragen 91,03 pCt.

Die Verwaltung des Ueberschusses war folgende: Rücklage in den Reserve- und Erneuerungsfonds 20 829 *M.* Rerserve- und Erneuerungsfonds-Bestand ultimo 1881/82 50 167 *M.*

Eine Vergleichung der Ergebnisse des Jahres 1881/82 mit denen des Vorjahres ergiebt folgendes Resultat:

Die Differenzen betrugen:

Personenanzahl	Tarif- und Militärgut t	Einnahmen *M.*	Ausgaben *M.*	Ueberschuss *M.*
+ 25 559 in pCt. 34,74	+ 20 648 in pCt. 42,78	+ 164 939 in pCt. 66,27	+ 154 110 in pCt. 67,57	+ 10 829 in pCt. 51,99

Russische Grenzbahnen im Osten.

Wie der „Köln. Ztg." mitgetheilt wird, beabsichtigt die Russische Regierung das Russische Bahnnetz an der Preussischen und Oesterreichischen Grenze in kürzester Zeit zu militärischen Zwecken auszubauen. Der erwähnte Artikel führt zum Belege die folgenden projectirten, theilweise auch schon im Bau begriffenen Strecken auf:

1. Kutno-Slupce, Zweigbahn der Bahn Skernewice-Thorn,
2. Lodz-Sieradz- { Kalisch, Weruschew, diese gegen Breslau hin,
3. Koljuschki-Sandomir,
4. Ljublin-Ostrowize,
5. Iwangorod-Dombrowa,
6. Ljublin-Tomaszow,
7. Malkino-Sjedlez, östlich Warschau, zur Verbindung der Bahnen Petersburg-Warschau und Warschau-Moskau,
8. Wilna-Pinsk-Rowno, Verbindung der grossen Linien Petersburg-Warschau, Moskau-Warschau, Odessa-Warschau.

Durch die Herstellung der Strecken Jaroslaw-Rybinsk, Bologoje- (an der Bahn Petersburg-Moskau) Pskow- (an der Bahn Petersburg-Wilna) Riga, und Moscheki-Krotungen wird eine neue durchgehende Linie von Wologda-Jaroslaw bis nach Memel hergestellt. Eine zweite derartige Linie ist die von Briansk-Pinsk-Shabinka, nach deren Fertigstellung die grosse Festung Brest-Litowsk durch drei Bahnlinien, nämlich ausserdem noch durch die Bahnen Minsk-Smolensk-Moskau und Kowel-Kasatin-Kiew-Kursk, mit den östlichen Provinzen Russlands verbunden sein wird. Dass die Bahn Shabinka-Pinsk-Briansk nur für militärische Zwecke gebaut wird — denn die Verkehrsinteressen nehmen nicht einmal die volle Leistungsfähigkeit der beiden andern Linien in Anspruch — sprechen Russische Zeitungen ganz offen aus.*)

Es ist deshalb die Eile aufgefallen, mit welcher die Fertigstellung dieses Bahnbaues betrieben wurde, wie solche aus dem nachstehenden Artikel des „Invaliden" sich ergiebt, in welchem es u. a. heisst:

„Unsere neue Militär-Eisenbahn beginnt bei der Station Shabinka (24 Werst von Brest, der Bahn Moskau-Brest) und führt über Kobrin nach Pinsk; ihre Gesammtlänge beträgt 135,5 Werst. Die Bahn durchläuft eine grösstentheils sumpfige, sorgsame Erdarbeiten und besondere Aufmerksamkeit bei der Herstellung des Unterbaues erfordernde Gegend. Unter den grössern Kunstbauten der Bahn befinden sich ausser den Durchlassröhren neun eiserne Brücken, von denen die eine 20, eine zweite 15, eine dritte 7 und sechs je 3 Saschen (Klafter) Spannung haben. Die Vorarbeiten zum Bau der Bahn Shabinka-Pinsk begannen am 9. Mai d. J., am 25. Mai erfolgte die Allerhöchste Genehmigung des Bahnbaues. Mit den Erdarbeiten wurde am 5. Juni angefangen; am 15. October wurde die ganze Linie fertig und der provisorische Betrieb eröffnet. So verstrichen vom Tage des Beginns der Erdarbeiten, 5. Juni, bis zur Betriebseröffnung, 15. October, 132 Tage; jede Werst (1,07 km) kostete — ausschliesslich rollenden Materials — annähernd 18 450 Rubel."

Die „Köln. Zeitung" bemerkt dazu, dass jede Regierung zweifelsohne berechtigt sei, alle für die Landesvertheidigung nothwendigen Anordnungen zu treffen, dass die Russischen Bauten aber auch in Deutschland zu Erwägungen über die Zulänglichkeit unseres Eisenbahnnetzes für unvorhergesehene Kriegsgefahren Anlass geben müssen.

Diese auch militärischerseits betonte Nothwendigkeit der Verstärkung unseres Eisenbahnsystems an der Russischen Grenze wird voraussichtlich die Frage der Legung zweiter Geleise, namentlich auf den Privatbahnen, die derselben noch entbehren, in den Vordergrund schieben und erwartet man gesetzgeberische Vorschläge in dieser Richtung. Ob indessen auf dem Wege der Verstaatlichung vorgegangen wird, oder ob ein Gesetz, wie bei der Rhein-Nahebahn versucht, in Aussicht steht, welches die Gesellschaften zwingt, die Legung des zweiten Geleises unter Staatshülfe selbst zu übernehmen, muss dahin gestellt bleiben.

*) Die Bahn wurde von den Russischen Eisenbahn-Bataillonen erbaut. Siehe No. 90 S. 1153.

Ein- und Durchfuhr von aus Deutschland kommenden Thieren und thierischen Producten nach bezw. durch die Niederlande.

Ueber die Ein- und Durchfuhr von Thieren und thierischen Producten nach bezw. durch die Niederlande sind zur Zeit nachstehende Bestimmungen in Kraft:

Die Ein- und Durchfuhr von aus Deutschland kommendem Rindvieh, Schafen, Böcken und Ziegen, sowie von frischen Häuten, frischen und gesalzenen Fleisch, ungeschmolzenem Fett, Dünger, unbearbeiteter Wolle, unbearbeiteten Haaren, Klauen, Hörnern und von allen von diesen Thieren herstammenden Abfällen, mit Ausnahme jedoch von Knochenmehl, ist (insoweit in Nachstehendem nicht besondere Ein- und Durchfuhrbewilligungen ausgesprochen sind) verboten.

Von den Königlichen Provinzialcommissaren kann jedoch die Ein- und Durchfuhr von a) Schafen, Böcken und Ziegen, welche für die Landwirthschaft erforderlich sind; b) Rindvieh für die Grenzbewohner, zum Weiden oder Ziehen von Wagen und Pflügen bestimmt, ferner bei Domizilwechsel; c) Dünger, unbearbeiteter Wolle, unbearbeiteten Haaren, Fleisch, Häuten, Kalbsmagen, Därmen, Klauen, Hörnern und Knochen gestattet werden.

Abgesehen hiervon sind für den Bereich der Niederländischen Staatsbahnen einige, indessen jederzeit widerrufliche Dispensationen von den Aufsichtsbehörden bewilligt worden, welche, insoweit dieselben für die Eisenbahnverwaltungen Deutschlands und für die Absender von Interesse sind, nachstehend mitgetheilt werden.

A. Durchfuhr durch die Niederlande von aus Deutschland kommenden und nach England bestimmten Schafen. Schafe aus Deutschland dürfen über die Grenzstationen Neuschanz, Oldenzaal, Enschede und Venlo durch die Niederlande via Harlingen, Rotterdam oder Vlissingen nach England unter Beachtung nachstehender Bestimmungen befördert werden:

1. Jeder Transport muss von einem von der Aufsichtsbehörde oder dem Kreisthierarzte ausgestellten Atteste begleitet sein, in welchem bescheinigt wird, dass zur Zeit und am Orte des Versandtes oder der ursprünglichen Herkunft innerhalb der letzten drei Monate eine ansteckende Viehseuche nicht geherrscht hat.

2. Die Schafe müssen ohne Umladung direct nach den für die Verschiffung bestimmten drei Hafenplätzen befördert werden.

B. Durchfuhr von unbearbeiteter Wolle und unbearbeiteten Haaren durch die Niederlande. Im Transitverkehr können über die Linien der Niederländischen Staatsbahn von und nach Vlissingen, Rotterdam und Harlingen unbearbeitete Wolle und unbearbeitete Haare aus Deutschland, Frankreich und Belgien, sowie aus überseeischen Ländern via England und Belgien unter der Bedingung befördert worden, dass jede Sendung von einem, von der Aufsichtsbehörde ausgestellten Atteste begleitet ist, welches eine Bescheinigung darüber enthält, dass die Wolle oder die Haare aus einer Gegend herrühren, in welcher innerhalb der letzten sechs Monate keine Viehseuche aufgetreten ist.

C. Durchfuhr durch die Niederlande von aus Deutschland kommenden Schafen nach Belgien. Schafe aus Deutschland können über die Grenzstationen Neuschanz, Oldenzaal, Enschede, Gennep und Venlo durch die Niederlande via Valkenswaard, Roosendaal, Mastricht und Baarle-Nassau nach Belgien unter Beachtung der unter A1 angegebenen Bestimmungen befördert werden.

D. Durchfuhr von aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland kommendem frischen und gesalzenen Fleisch nach England durch die Niederlande. Derartiges Fleisch kann über die Grenzstation Venlo via Vlissingen oder Rotterdam durch die Niederlande nach England unter Beachtung der sub A1 angegebenen Bestimmungen transportirt werden.

E. Einfuhr von aus Deutschland stammenden und nach Rotterdam bestimmten Schafen in die Niederlande. Nach Rotterdam bestimmte Schafe aus Deutschland können über die Grenzstation Venlo unter Beachtung der sub A1 angegebenen Bestimmungen eingeführt werden. Die Einfuhrerlaubniss tritt ausser Kraft, wenn in Deutschland eine Seuche unter dem Rindvieh oder den Schafen ausbricht.

F. Durchfuhr durch die Niederlande von aus Deutschland kommendem Rindvieh, Schafen, Böcken, Ziegen und allen Eingangs erwähnten thierischen Producten nach Belgien. Die genannten Thiere und thierischen Theile können durch die Niederlande nach Belgien unter Beachtung der sub A1 gegebenen Bestimmungen befördert werden. Das Attest hat sich event. gleichzeitig auch auf die thierischen Producte zu erstrecken.

Russland.

Bahnprojecte.

Folgende Strecken, die (wie wir S. 1154 etc. bereits mittheilten) das Ministercomité bestätigt hat, werden den „Birsh. Wed." zufolge jetzt der Voruntersuchung unterzogen werden:

1. von Ssamara über Ufa nach Omsk,
2. von Ufa nach Jekaterinenburg,
3. von Jekaterinenburg bis zur Verbindung der projectirten Ssamara-Omsk Bahn und weiter in der Richtung nach Troizk,
4. von Shmerinka nach Nowosseliza,
5. auf der östlichen Donezbahn,
6. von Lugan nach Müllerowo,
7. auf dem Noworossijskischen Zweige,
8. von Windau nach Tuckum,
9. von Rshew nach Wjasma,
10. auf der südlichen Section der Pensa-Losowo Eisenbahn und
11. auf der Perekop- und Eltonbahn.

Tiflis-Baku.

Die 520 Werst lange Strecke Tiflis-Baku der Transkaukasischen Bahn Tiflis-Poti soll (als Fortsetzung der bereits im Jahre 1871 eröffneten Linie) nach einer offiziellen Bekanntmachung der Russischen Regierung am 1. Januar 1883 in Betrieb gesetzt werden. Nach früherer Nachricht (siehe No. 70 S. 900) sollte dieselbe bereits am 1. October d. J. eröffnet werden.

Haftpflicht.

v. O. **Ein bei dem Betriebe einer Pferdeeisenbahn verletzter und arbeitsunfähig gewordener Pferdebahnconducteur kann bei der Bemessung der ihm zuzubilligenden Rente als Ersatz für den künftigen Unterhalt beanspruchen, dass dabei nicht nur sein früheres Gehalt, sondern auch die von ihm erlaubter Weise durchschnittlich bezogenen Einnahmen an Trinkgeldern berücksichtigt werden.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Die Revision ist unbegründet. Wenn das R.-Haftpflichtgesetz bestimmt a) im § 3, dass der Schadenersatz in den Fällen der §§ 1 und 2 zu leisten sei durch Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheils, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleide; b) im § 7, dass als Ersatz für den künftigen Unterhalt oder Erwerb in der Regel eine Rente zuzubilligen sei, so ist (nach dem Zwecke des Gesetzes) anzunehmen, dass dasselbe in jenen Stellen den Begriff des Vermögens nicht in einem engen Sinne auffasst und als (Bemessung der Rente) zu berücksichtigende Gegenstände des Erwerbes keineswegs nur solche Vermögenswerthe rechnet, auf welche der Verletzte zur Zeit der Verletzung ein erzwingbares Recht besitze oder in Zukunft erwerben müsse, sondern auch alle sonstigen Vermögenswerthe, welche der Verletzte in Folge seiner Berufsthätigkeit, als für seine und der von ihm zu Ernährenden Unterhalt verwendbare Vermögenswerthe, in seinen Lebensverhältnissen zur Zeit der Verletzung erlaubter Weise vereinnahmt habe und deren fernere Vereinnahmung derselbe nach den Grundsätzen der Lebenserfahrung (so sicher als eine Sicherheit im practischen Leben überhaupt bestehe) habe erwarten dürfen, während diese sichere erlaubte Einnahme durch die Verletzung für die Zukunft fortgefallen sei. — Gar nicht berechenbare, rein zufällige Geschenke können natürlich aus diesem Gesichtspunkte bei der Berechnung der im § 7 des R.-Haftpflichtgesetzes in das Auge gefassten Rente nicht in Betracht kommen, wohl aber treffen die gekennzeichneten gesetzlichen Voraussetzungen zu bei in Bezug auf eine gewisse Lebensstellung seitens einer relativ bestimmten Classe von Personen dem Inhaber jener Stellung usuell (wenn auch ohne erzwingbare Verpflichtung dazu, indessen erlaubter Weise) entrichteten Vermögenszuwendungen, deren usuelle Höhe und Continuität eine durchschnittliche Veranschlagung, als Einnahme innerhalb bestimmter Zeiträume, ermöglicht. Im vorliegenden Falle haben die (zu Hamburg ihren Sitz habenden, der betreffenden örtlichen Verhältnisse kundigen) Gerichte ersten und zweiten Rechtszuges thatsächlich festgestellt, dass der Revisionsbeklagte nach seinen Lebensverhältnissen zur Zeit der Verletzung eine Trinkgeldereinnahme, bei welcher die vorstehend hervorgehobenen Voraussetzungen zuträfen, im Betrage von 208 ℳ jährlich bezogen habe und in dieser Stellung (falls die Verletzung des Klägers solches nicht unmöglich gemacht hätte) auch ferner bezogen haben würde. Sie haben sogar constatirt, dass die Constanz solcher Einnahmen zu deren für die betreffende Vertragswillens-Vereinigung wesentlichen Inbetrachtziehung bei der Uebernahme der (sonst mit geringem Gehalt versehenen) Schaffnerstellen führe. Es ist daher eine Verletzung der Bestimmungen des R.-Haftpflichtgesetzes (§§ 3 und 7) darin nicht zu finden, dass das Berufungsgericht die so geartete Trinkgelder-Einnahme des Revisionsbeklagten bei der Bemessung der demselben zugesprochenen Rente berücksichtigt hat." (Erk. d. I. Civilsen. des Reichsgerichts vom 23. September 1882, Braun u. Blum, Annalen Bd. VI. S. 368 f.)

Literatur.

Les chemins de fer en Amérique. Par E. Lavoinne, Ingénieur en chef des ponts et chaussées et E. Pontzen, Ingénieur. Paris 1880/82. Dunod, Editeur. 2 Bde. Text u. 2 Bde. Tafeln.

In den letzten Jahren und besonders seit der Ausstellung in Philadelphia 1876 hat sich die Aufmerksamkeit der hiesigen Eisenbahn-Fachleute in hohem Masse dem Eisenbahnwesen in den Vereinigten Staaten Nordamerikas zugewandt. Es hat auch nicht an zahlreichen Mittheilungen in Zeitschriften und an grösseren Werken gefehlt, die in mehr oder weniger erschöpfender Weise das Amerikanische Eisenbahnwesen oder einzelne Theile desselben behandelten. Unter diesen Werken verdient eine ganz besondere Aufmerksamkeit das vorliegende Buch, von welchem der erste Band bereits vor 2 Jahren, der zweite Band jetzt erschienen ist. Die Verfasser selbst sind in der technischen Literatur bereits in vortheilhafter Weise bekannt, Lavoinne durch mehrere kleine Schriften über Meliorationen und Wasserbau, Pontzen durch seine früheren Schriften über Amerikanische Bahnen, über Schneeschutzvorrichtungen etc. und durch seine Berichte über die Weltausstellung in Philadelphia. Er war für Oesterreich, Herr Lavoinne für Frankreich Mitglied der internationalen Jury 1876 bei der Weltausstellung in Philadelphia. Ihre Anwesenheit in den Vereinigten Staaten benutzten Beide zu grösseren Reisen, um die Verkehrsmittel und Verhältnisse genauer kennen zu lernen. Die Resultate ihrer Studien sind in dem vorliegenden Werke niedergelegt, welches mit grosser Sachkenntniss und Gründlichkeit geschrieben ist und unstreitig in der technischen Literatur über Amerika den ersten Rang einnimmt. Wer immer über die dortigen Eisenbahnanlagen im Ganzen oder Speciellen sich orientiren will, wer den verwickelten und sich stetig ändernden Verkehrs- und Tarifverhältnissen (dem Eisenbahnkriege) daselbst folgen will, wer die dem Amerikanischen Geschäftsleben entsprechende schnelle Geschäftsführung der Transportleistung und Abwickelung verstehen lernen will, der findet in dem vorliegenden Buche die beste Quelle und Grundlage. Nicht nur die generellen geographischen Verhältnisse Amerikas und die dadurch bedingte Lage der Eisenbahnen wird beschrieben, es wird auch die historische Entwickelung der dortigen Eisenbahnen insbesondere mit Bezug auf die schnell wachsende Bevölkerungszahl in anziehender Weise dargelegt. Dann die Tracirung der Bahnen unter Angabe einer grossen Anzahl interessanter Beispiele, insbesondere auch solcher Tracen, die nur auf kürzere Zeit als Provisorium dienten. In gleicher Weise wird der Brückenbau, die Fundirungen und der Tunnelbau behandelt. Sowohl die ganzen Constructionssysteme, als auch die wichtigsten Details und ihre Varianten werden mitgetheilt. Es folgt dann die Beschreibung des Oberbaues, der Bahnhofsanlagen und der Signale. Während der erste Theil der Construction der Bahnen gewidmet ist, beschäftigt sich der zweite Theil mit den Eisenbahnwagen und Locomotiven, sowie mit den Brems- und Controlvorrichtungen und mit den Dampffähren für Eisenbahnwagen. Dann wird die Organisation des gesammten inneren und äusseren Dienstes, sowie der einzelnen Dienstzweige beschrieben, die Unterhaltung und Bewachung der Bahn, sowie der specielle Fahr- und Betriebsdienst. Ein besonderer Abschnitt ist den Unfällen gewidmet. Von besonderer Wichtigkeit und in gleicher Vollständigkeit und Uebersichtlichkeit wohl noch nicht zusammengestellt sind die Capitel, welche sich mit dem eigentlichen Eisenbahnverkehr (exploitation commerciale) befassen. Dieselben behandeln die Grösse und den Umfang des Verkehrs, die Massregeln der Concurrenz und Coalition, das Tarifwesen nebst Beschreibung der so wichtigen Transportgesellschaften und die Betriebskosten. Weiterhin werden die finanzielle Organisation der Eisenbahngesellschaften, die Finanzresultate derselben und die Eisenbahngesetzgebungen der einzelnen Staaten behandelt. Die beiden letzten Capitel befassen sich mit den schmalspurigen Bahnen, mit den Pferdebahnen, den steilen Bergbahnen und den Newyorker Hochbahnen.

Nicht nur zahlreiche Beispiele von Ausführungen aller Art werden mitgetheilt und durch klare Zeichnungen erläutert, es werden auch eine Menge statischer Angaben, Preis- und Lohnverzeichnisse etc. gegeben, so dass man im Stande ist, auf Grund der gegebenen Beschreibungen und Zahlen sich über die Brauch-

barkeit der angewandten Systeme ein selbstständiges Urtheil zu bilden.

Bei dem grossen Interesse, welches das vorliegende Werk erweckt, werden wir noch Gelegenheit haben, auf einzelne Capitel desselben specieller zurückzukommen und empfehlen es zunächst aufs Beste dem Studium der Eisenbahn-Fachleute.

Miscellen.

Unterirdische elektrische Leitungen in Frankreich. Die Legung des unterirdischen Kabels zwischen Paris und Marseille wird von 250 Werkleuten kräftig gefördert. Dieses Kabel soll demnächst mit dem Transatlantischen und Mittelmeer-Kabel verbunden werden und wird darnach Frankreich in seiner ganzen Länge durchschneiden.

Das unterirdische Kabel ist in ein gusseisernes, 5½ Fuss unter dem Terrain verlegtes Rohr eingeschlossen. Die Stösse dieser Rohre sind mit Lederringen kalfatert und durch Kautschukumhüllung gedichtet. Alle 550 Yards sind in der Leitung besteigbare gemauerte Schächte und dazwischen in je 100 Yards Entfernung von einander gusseiserne Kasten zur Besichtigung und Revision des Kabels angebracht.

Die Kosten der ganzen unterirdischen Anlage sind auf 40 Millionen Francs veranschlagt.

Der Kingua-Viaduct. Die jetzt vollendete Eisenbahnbrücke in der Zweigbahn von Bradford nach Newyork, der Kingua-Viaduct, ist zur Zeit das höchste derartige Bauwerk der Welt.

Der Viaduct überspannt ein tief eingeschnittenes Thal, ist 2 052 Fuss lang und vom Terrain bis zur Schienenunterkante 302 Fuss hoch. Der aus continuirlichen eisernen Gitterträgern bestehende Oberbau ruht auf 20 eisernen Thürmen, welche, um dem Winddruck der stärksten Stürme zu widerstehen, aufs Kräftigste miteinander verstrebt und verankert sind.

Diese Pfeiler sind aus je 38 Fuss 6 Zoll hohen Stücken zusammengesetzt, ihre obere Breite beträgt 10 Fuss, während die an der Basis sich nach der Höhe der Pfeiler bemisst. Der Anlauf auf jeder Seite des Pfeilers beträgt $^1/_6$, die Verbreiterung des Pfeilers mithin $^1/_3$ der Höhe. Die beiden höchsten Pfeiler haben darnach von der Basis eine Breite von 102 Fuss 9 Zoll.

Die Tehuantepec-Schiffs-Eisenbahn. Mr. Bailé liefert in „La Nature" (Paris, 2. Decbr. 1882) einen längeren Aufsatz über die Tehuantepec-Schiffs-Eisenbahn des Capitain Eads, worin hauptsächlich befürwortet wird, dass der Bahnwagen aus einem gewaltigen Caisson bestehe, in welchem das Schiff im Wasser schwimmend transportirt werde. Die Kosten für den Mehrtransport des Wassers sollen durch die dadurch erzielte grössere Sicherung des Schiffes mehr wie reichlich gedeckt werden.

Bahn von Formosa zu den Zuckerdistricten. Das unterm 2. November cr. in Chicago erschienene „Railway Age" theilt mit, dass die Chinesische Regierung jetzt selbst eine Bahn von Formosa zu den Zuckerdistricten bauen will. Es sollen dazu die Bau- und Betriebsmaterialien, welche von der Bahn von Shangai nach Woosung herrühren, verwandt werden. Letztere von einer Englischen Gesellschaft hergestellte Bahn wurde bekanntlich von der Chinesischen Regierung angekauft und von dieser wieder vernichtet.

Bessemer Werke. In den Vereinigten Staaten waren nach dem „American Engineer" vom 10. November cr. im März 1880 14 Bessemer Werke mit 22 Converters in Thätigkeit und producirten im Jahre 1 250 000 tons Stahl. Im Jahre 1882 arbeitete dieselbe Zahl Bessemer Werke mit 46 Converters und erzielten dieselben eine Gesammtproduction von 2 150 000 tons. In 2 Jahren ist dieses eine Zunahme von 70 pCt.

Theaterbrände. In dem Zeitraume vom 1. Januar 1878 bis Ende 1880 sind nach dem „Scientific American" (v. 11. Nov. 1882) nicht weniger als 252 Theater theils ganz verbrannt, theils durch Feuer sehr stark beschädigt. Die Gesammtzahl der dabei Getödteten soll sich auf 4 370 und die der Verwundeten auf 3 400 Personen belaufen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Der vortragende Rath im Reichs-Eisenbahn-Amt Herr Geheime Ober-Regierungs-Rath **Wiebe** ist gestern einem längeren Leiden erlegen. Wir betrauern in ihm den Verlust eines sehr verehrten mit reichen Kenntnissen und Erfahrungen ausgestatteten Collegen, der, vom regsten Interesse für sein Amt erfüllt, diesem mit vollster Hingebung seine Thätigkeit gewidmet hat. Ein ehrendes Andenken wird dem von uns Geschiedenen bewahrt bleiben. (506)

Berlin, den 18. December 1882.

Die Mitglieder
des Reichs-Eisenbahn-Amts.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Für Gütersendungen nach und von den Stationen, Hemer, Milspe-Thal und Vörde des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld sind im **Rheinisch-Niederdeutschen Verbande** (Güter-Tarif vom 1. Mai 1878 und Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Hafenstationen Lübeck etc. vom 20. Octbr. 1880) sowie im Verkehr mit den Ems-, Weser- und Elbhafenstationen (Ausnahmetarife vom 1. März 1880) directe Frachtsätze in Kraft getreten. Das Nähere ist bei den Güter-Expeditionen zu erfahren. Köln, den 13. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen. Kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2288)

Für **Roheisen-Transporte** in Ladungen à 10 000 kg von Giessen und Lollar nach Schladen, Station der Braunschweigischen Eisenbahnen, kommen sofort gültige directe Frachtsätze zur Anwendung über welche die betreffenden Güter-Expeditionen nähere Auskunft ertheilen. Hannover, den 13. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (2289)

Die Station Pfreimd der Bayerischen Staatsbahn ist vom 20. December ab mit den um 0,02 ℳ pro 100 kg erhöhten Frachtsätzen für Wernberg in den **Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen und Cokes** nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen vom 15. September 1881 aufgenommen. Elberfeld, 14. December 1882: Namens der betheiligten Verwaltungen. Königliche Eisenbahn-Direction. (2290)

Im **Hanseatisch-Schlesischen, Hanseatisch-Preussischen, Berlin-Anhalt-Berlin-Hamburger etc., Niederdeutschen, Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen, Norddeutsch-Sächsischen, Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen und Hamburg-Lübeck-Bayerischen Eisenbahn-Verbande** wird der Verkehr von sämmtlichen östlichen und südlichen Verbandstationen (excl.: Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. A.) nach den Stationen der Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen und der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, sowie nach Station Oldesloe der Lübeck-Büchener Eisenbahn vom 1. Februar 1883 ab ausschliesslich via Lüneburg-Harburg-Hamburg resp. Stendal-Uelzen-Harburg-Hamburg dirigirt. Die Routen via Wittenberge-Bergedorf-Hamburg und via Büchen-Lübeck-Oldesloe scheiden, ausser für Eilgut und Vieh, mit dem gleichen Tage aus dem bezeichneten Verkehre aus; dagegen werden Sendungen nach Kiel bei entsprechender Frachtbriefvorschrift des Versenders via Büchen-Lübeck-Eutin auch ferner direct expedirt werden.

Ferner wird im Niederdeutschen und Rheinisch-Niederdeutschen Verbande der Verkehr von den Verbandstationen der Strecken Nienburg-Bremen-Harburg und Bremen-Münster-Hamm, sowie allen westlich und südlich von letzterer gelegenen Stationen nach Lübeck und Eutin, sowie nach den Verbandstationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn (excl. Schwerin) vom 1. Februar 1883 ab ausschliesslich via Hamburg-resp. Bremen-Hamburg-Lübeck dirigirt, und scheiden die Routen Lüneburg-Lauenburg-Büchen resp. -Hagenow, ausser für Eilgut und Vieh, gleichzeitig aus diesem Verkehre aus.

Wegen der ausserdem in den vorbezeichneten Verbänden, sowie im Niedersächsisch-Ostdeutschen, Hanseatisch-Pommerschen, Deutsch-Polnischen und Südwestrussisch-Norddeutschen Verbande mit dem 1. Januar resp. 1. Februar 1883, und im Deutsch-Russischen Verbande mit dem 1. März 1883 eintretenden Aenderungen in der Verkehrsleitung ist das Nähere demnächst bei den

betreffenden Expeditionen zu erfahren. Magdeburg, den 19 December 1882. Königliche Eisenbahn - Direction zu Magdeburg Namens der betheiligten Verwaltungen. (2291)

Stettin - Berlin - Bayerischer Verband. Stettin-Berlin-Württembergischer Verband. Magdeburg-Sächsischer Verband. Norddeutsch-Sächsischer Verband. Niederländisch-Sächsischer Verband. Berlin-Sächsischer Verband. Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband. Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Böhmischer Braunkohlenverkehr. (Transport von Gütern, Fahrzeugen, Leichen und lebenden Thieren.) Am 1. Februar nächsten Jahres treten in Betreff der Transportleitung (Instradirung) in obigen Verkehren veränderte Bestimmungen in Kraft, welche das Publikum insofern berühren, als Routenvorschriften in den Frachtbriefen ferner nicht mehr zulässig sind oder doch nur beachtet werden, wenn sie mit den von der Eisenbahnverwaltung für die betreffenden Stationen (Relationen) und Zeitabschnitte festgesetzten Routen übereinstimmen. Verkehrsbeschränkungen und Tarif-Erhöhungen, sowie Veränderungen in den Transportfristen sind mit den neuen Instradirungsvorschriften im Allgemeinen nicht verbunden. Lediglich insofern der Verkehr mit den Stationen Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof), Grossenhain (S. Stsb.), Plagwitz-Lindenau (S. Stsb.) und Zittau (S. Stsb.) im Berlin-Sächsischen und Stettin - Märkisch - Sächsischen Verbande über die zeither benutzten Routen nicht mehr oder doch nicht mehr zu den für die gleichnamigen Concurrenzstationen massgebenden Frachtsätzen bestehen bleibt, tritt eine Verkehrsbeschränkung bezw. Frachtvertheuerung ein, die jedoch durch Auflieferung der betreffenden Sendungen bei diesen Concurrenzstationen vermieden werden kann.

Das Nähere hierüber ist bis zum Erscheinen der betreffenden Tabellen durch unser Verkehrsbureau (im Böhmischen Bahnhofe hierselbst) in Erfahrung zu bringen und werden ferner die betheiligten Güterexpeditionen Anweisung erhalten, das Publikum durch entsprechende Belehrung über die Tragweite der neueren Bestimmungen thunlichst vor Nachtheil zu bewahren. Dresden, am 13. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats - Eisenbahnen. von Tschirschky. (2292)

Im Preussisch - Bayerischen Verbands-Güterverkehr, Tarif vom 1. April 1880 treten am 1. Februar 1883 Aenderungen in der Verkehrsleitung dahin ein, dass der bisher via Hof instradirte Verkehr nach und von westlich der Linie Bamberg-Nürnberg-Ingolstadt bezw. Pasing gelegenen Bayerischen Stationen innerhalb gewisser Entfernungsgrenzen via Weissenfels-Eisenach-Meiningen und der der Route via Hof verbleibende Verkehr auf den Strecken östlich von Hof im Allgemeinen nur über die jeweilig kürzeste Route geleitet wird.

Bei Vorschreibung von Routen auf den Frachtbriefen, welche der hiernach stattfindenden Verkehrsleitung nicht entsprechen, kommt vom gedachten Tage ab nicht der directe Tarif zur Anwendung, sondern wird indirecte Abfertigung der Güter über die vorgeschriebene Route bewirkt.

Nähere Auskunft über die fraglichen Instradirungsänderungen ertheilt unser Verkehrsbureau hier. Berlin, den 14. December 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen. (2293)

Im **Cottbus-Grossenhain-Sächsischen Verbande,** Tarif für den Güterverkehr vom 1. August 1881 und für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Mai 1880, erfolgt vom 1. Februar 1883 ab die Verkehrsleitung im Allgemeinen nur noch über die jeweilig kürzeste Route.

Bei Vorschreibung von Routen auf den Frachtbriefen, welche der hiernach stattfindenden Verkehrsleitung nicht entsprechen, kommt vom gedachten Tage ab nicht der directe Tarif zur Anwendung, sondern wird indirecte Abfertigurg der Güter über die vorgeschriebene Route bewirkt.

Nähere Auskunft über die fraglichen Instradirungsänderungen ertheilt unser Verkehrsbureau hier. Berlin, den 14. December 1882. Königliche Eisenbahndirection zugleich im Namen der übrigen Verbandverwaltungen. (2294)

Im **Preussisch - Sächsischen Verbande,** Verbandsgütertarif vom 1. Mai 1878 bezw. 1. Januar 1880 und 1. Mai 1882 sowie Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1882, treten am 1. Februar 1883 Aenderungen in der Verkehrsleitung ein, nach welchen der bisher über verschiedene Routen geleitete Verkehr im Allgemeinen nur noch über die jeweilig kürzeste Route bedient wird, die bisher betheiligten Umwegs- und Zwischenrouten aber aus dem Verbandverkehr ausgeschieden werden.

Bei Vorschreibung von Routen auf den Frachtbriefen, welche der hiernach stattfindenden Verkehrsleitung nicht entsprechen, kommt vom gedachten Tage ab nicht der directe Tarif zur Anwendung, sondern wird indirecte Abfertigung der Güter über die vorgeschriebene Route bewirkt.

Nähere Auskunft über die fraglichen Instradirungsänderungen ertheilt unser Verkehrsbureau hier. Berlin, den 14. December 1882. Königliche Eisenbahndirection zugleich im Namen der übrigen Verbandverwaltungen. (2295)

Im **Schlesisch - Sächsischen Verbande,** Tarif für die Beförderung von Gütern bezw. Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Februar 1878 und 1. Februar 1882 bezw. 1. Januar 1882, ferner im Niederschlesischen und Oberschlesischen Steinkohlenverkehr, Ausnahmetarife A und B vom 1. Juli 1878 bezw. 15. November 1880, treten am 1. Februar 1883 Aenderungen in der Verkehrsleitung dahin ein, dass der bisher nur via Görlitz beförderte Verkehr von und nach den westlichen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen via Kohlfurt-Ruhland-Elsterwerda bzw. Falkenberg-Eilenburg-Leipzig geleitet wird, insoweit diese Routen kürzer sind, als diejenige via Görlitz.

Bei Vorschreibung von Routen auf den Frachtbriefen, welche der hiernach stattfindenden Verkehrsleitung nicht entsprechen, kommen vom gedachten Tage ab nicht die directen Tarife zur Anwendung, sondern wird indirecte Abfertigung der Güter über die vorgeschriebene Route bewirkt.

Nähere Auskunft über die fraglichen Instradirungsänderungen ertheilt unser Verkehrsbureau hier. Berlin, den 14. December 1882. Königliche Eisenbahndirection zugleich Namens der übrigen Verbandverwaltungen. (2296)

Im directen Güterverkehr zwischen Stationen der **Cottbus - Grossenhainer** und **Oberlausitzer Eisenbahn** einerseits und der **Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen** andererseits, Tarif vom 10. August 1877, treten am 1. Februar 1883 Aenderungen in der Verkehrsleitung dahin ein, dass der bisher nur via Hof geleitete Verkehr nach und von westlich von der Linie Bamberg-Nürnberg-Ingolstadt bezw. Pasing gelegenen Stationen der Bayerischen Staatsbahn innerhalb gewisser Entfernungsgrenzen via Leipzig-Weissenfels-Eisenach-Meiningen geleitet wird.

Bei Vorschreibung von Routen auf den Frachtbriefen, welche der hiernach stattfindenden Verkehrsleitung nicht entsprechen, kommt vom gedachten Tage ab nicht der directe Tarif zur Anwendung, sondern wird indirecte Abfertigung der Güter über die vorgeschriebene Route bewirkt.

Nähere Auskunft über die fraglichen Instradirungsänderungen ertheilt unser Verkehrsbureau hier. Berlin, den 14. December 1882. Königliche Eisenbahndirection zugleich Namens der übrigen Verbandverwaltungen. (2297)

Im **Berlin - Tyroler Güterverkehr via Kufstein,** Tarif vom 1. December 1880, scheidet am 1. Februar 1883 die Route via Zossen-Elsterwerda-Hof aus und erfolgt von diesem Tage ab die Verkehrsleitung nur noch via Bitterfeld-Hof.

Bei Vorschreibung von Routen auf den Frachtbriefen, welche der hiernach stattfindenden Verkehrsleitung nicht entsprechen, kommt vom gedachten Tage ab nicht der directe Tarif zur Anwendung, sondern wird indirecte Abfertigung der Güter über die vorgeschriebene Route bewirkt.

Nähere Auskunft über die fraglichen Instradirungs-Aenderungen ertheilt unser Verkehrs-Büreau hier. Berlin, den 14. December 1882. Königliche Eisenbahn - Direction zugleich im Namen der übrigen Verband-Verwaltungen. (2298)

Im **Schlesisch - Süddeutschen Verbande,** Verbandgütertarif Heft I/II vom 1. Mai 1878 und Heft No. 2 vom 1. Juni 1882, und **Schlesisch-Schweizerischen Verbandgüterverkehr** via Romanshorn, Ausnahmetarif vom 20. Mai 1880, treten am 1. Februar 1883 Aenderungen in der Verkehrsleitung ein, nach welchen der Verkehr nach den Stationen der Württembergischen Staatsbahn sowie Romanshorn trans. via Friedrichshafen nicht mehr via Hof-Crailsheim, sondern via Weissenfels-Eisenach-Meiningen-Mergentheim bezw. Osterburken, ferner der Verkehr nach und von den Stationen der Bayerischen Staatsbahn insoweit via Weissenfels-Eisenach-Meiningen geleitet wird, als diese Route kürzer ist wie diejenige via Hof, und der der letzteren Route verbleibende Verkehr auf den Strecken östlich von Hof im Allgemeinen nur der jeweilig kürzesten Route zugewiesen wird.

Bei Vorschreibung von Routen auf den Frachtbriefen, welche der hiernach stattfindenden Verkehrsleitung nicht entsprechen, kommt vom gedachten Tage ab nicht der directe Tarif zur Anwendung, sondern wird indirecte Abfertigung der Güter über die vorgeschriebene Route bewirkt.

Nähere Auskunft über die fraglichen Instradirungs-Aenderungen ertheilt unser Verkehrs-Büreau hier. Berlin, den 14. December 1882. Königliche Eisenbahn - Direction zugleich im Namen der übrigen Verband-Verwaltungen. (2299)

Für den **Transport von Braunkohlen** und **Braunkohlenbriquettes** in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahn-Wagen von der Station Bitterfeld der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen treten mit sofortiger Gültigkeit directe Ausnahme-Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen und das Auskunfts-Büreau der Deutschen Reichs- und König

lich Preussischen Staatsbahnen hier Bahnhof Alexander-Platz. Berlin, den 14. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der Königlichen Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (2300)

Am 1. Januar 1883 gelangen im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** ermässigte Sätze für den Güterverkehr zwischen Halle (H.-S.-G.) und Lauchhammer sowie Elsterwerda (B.-A. B.), ferner zwischen Sorau und Hoyerswerda, endlich zwischen Guben und Mücka zur Einführung. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen. Dresden, am 15. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (2301)

Unter Bezugnahme auf die Veröffentlichung vom 18. November d. J. machen wir bekannt, dass der mit 1. Januar k. J. in Kraft tretende Nachtrag IX zu Theil II des **Hannover - Magdeburg - Ungarischen Verbands-Tarifs**, welcher neben Anderem die neuen Getreidefrachtsätze enthält, nunmehr bei den Verbands-Stationen zu erhalten ist. Dresden, den 15. December 1882. Königliche General-Direction der Sächischen Staats-Eisenbahnen. von Tschirschky. (2302)

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 15. November d. J. veröffentlichen wir, dass der die neuen Getreidefrachtsätze enthaltende, vom 1. Januar 1883 ab geltende Theil III des **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbandstarifs** nunmehr bei den Verbandsstationen zu erhalten ist. Dresden, am 15. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (2303)

Stettin - Berlin - Thüringischer Verband und Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Januar 1883 treten im Stettin-Berlin-Thüringischen Verbande und im Oberschlesischen Kohlenverkehr die nachstehenden Aenderungen bezüglich der Beförderung ein.

1. Stettin-Berlin-Thüringischer Verband. Die bisherigen Beförderungsrouten über Cüstrin-Lebus-Müllrose-Grossenhain-Leipzig-Elsterwerda-Riesa-Leipzig und Roederau-Leipzig für den Verkehr von und nach Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn bezw. Berlin-Anhaltischen und Oberlausitzer Eisenbahn kommen in Wegfall.

2. Oberschlesischer Kohlenverkehr. Die bisherigen Beförderungsrouten über Görlitz - Dresden - Leipzig und Kohlfurt-Ruhland - Grossenhain - Leipzig fallen im Verkehre von Stationen der Oberschlesischen und Rechte - Oder - Ufer - Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahndirections-Bezirks Erfurt bezw. Magdeburg aus. Falls die ausscheidenden Routen in den Frachtbriefen vorgeschrieben werden, gelten sie noch bis zum 1. Februar 1883.

Ueber die anderweite Leitung des Verkehrs vom 1. Januar 1883 ab ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen Auskunft. Berlin, den 12. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn. (2304 J)

Mit sofortiger Giltigkeit treten von **Schmolz, Saarau** und **Striegau**, Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, nach Itzehoe, Station der Holsteinischen Marschbahn, directe Tarifsätze der Klasse A^2 und des Specialtarifs I in Kraft. Dieselben betragen von

	A^2	Sp.-T. I
Schmolz nach Itzehoe	3,96	3,29
Saarau „ „	3,97	3,32
Striegau „ „	3,89	3,25

pro 100 kg. in Mark. Berlin, den 14. December 1882. Königl. Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (2305)

Hamburg - Lübeck - Bayerischer Verband. Am 1. Februar 1883 treten ausser den bereits anderweitig publicirten Aenderungen noch die nachstehenden Aenderungen in der Verkehrsleitung ein.

Die bisher an dem Verkehr nach und von den über Hof und Eger instradirenden Stationen der Bayerischen Staatsbahn theilnehmende Route via Magdeburg-Zerbst-Leipzig scheidet am genannten Tage aus dem Verbande.

Die directe Abfertigung von Transporten über diese Route findet daher künftig nicht mehr statt.

Dagegen werden die Routen über Wittenberge-Schönebeck-Sandersleben-Artern-Meiningen resp. Lichtenfels, ferner über Hamburg-Harburg resp. Lauenburg-Uelzen-Kreiensen-Niederhone-Eisenach-Meiningen resp. Lichtenfels und über Hamburg-Harburg resp. Lauenburg-Uelzen-Kreiensen-Gemünden in den Verband einbezogen. Ueber diese Routen wird derjenige Verkehr nach und von den nördlichen Verbandsbahnen geleitet werden, welcher sich in Zukunft über Meiningen-Lichtenfels und Gemünden bewegt. — Ueber Hof und Eger wird daher dieser Verkehr nicht mehr direct abgefertigt werden.

Nähere Auskunft ertheilt auf Verlangen das Verkehrsbureau der unterzeichneten Königlichen Direction. Magdeburg, den 15. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, im Namen der Verbands-Verwaltungen. (2306)

Am 1. Januar 1883 tritt zum Staatsbahntarife zwischen S t a t i o n e n d e r O b e r s c h l e s i s c h e n E i s e n b a h n e i n e r s e i t s u n d S t a t i o n e n d e s E i s e n b a h n - D i r e c t i o n s b e z i r k e s K ö l n (r e c h t s r h e i n i s c h) a n d e r e r s e i t s vom 1. Mai 1882 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält:

Abänderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Kilometerentfernungen und Ausnahmefrachtsätze für Holz für die in den Tarif neu einbezogene Station Mersch des Eisenbahndirectionsbezirkes Köln (rechtsrheinisch), sowie Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Groschowitz und Gr. Stein der Oberschlesischen Eisenbahn, anderweite zum Theil ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für Station Kirchweyhe des Eisenbahndirectionsbezirkes Köln (rechtsrheinisch), Erhöhung der Entfernung Czempin-Berge-Borbeck von 708 auf 808 km vom 15. Februar 1883 ab, bereits publicirte Tariferhöhungen in einigen Relationen, sowie Berichtigungen.

Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zum Preise von 0.10 *M.* käuflich zu haben. Breslau, den 15. December 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (2307)

Am 1. Januar 1883 tritt zum S t a a t s b a h n t a r i f e z w i s c h e n S t a t i o n e n d e r O b e r s c h l e s i s c h e n E i s e n b a h n e i n e r s e i t s u n d S t a t i o n e n d e s E i s e n b a h n - D i r e c t i o n s b e z i r k s E l b e r f e l d a n d e r e r s e i t s vom 1. Mai 1882 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend:

Abänderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Kilometerentfernungen und Ausnahmefrachtsätze für Holz für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Hemer, Milspe-Thal und Vörde des Eisenbahndirectionsbezirks Elberfeld und Groschowitz und Gr. Stein der Oberschlesischen Eisenbahn, anderweite ermässigte Entfernungen und Ausnahmetarifsätze für Holz und für Eisen der Specialtarife I und II für Station Lüdenscheid des Eisenbahndirectionsbezirks Elberfeld, anderweite vom 15. October 1882 ab erhöhte Ausnahmetarifsätze für Holz im Verkehre mit Bromberg, Kreuz und Thorn, sowie Berichtigungen.

Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zum Preise von 0.10 *M.* käuflich zu haben. Breslau, den 15. December 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (2308)

Am 1. Januar 1883 tritt zum **Staatsbahntarife zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions - Bezirkes Köln (linksrheinisch) andererseits** vom 1. Mai 1882 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Abänderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Witterschlick des Eisenbahn - Directions - Bezirkes Köln (linksrheinisch) sowie Groschowitz und Gross-Stein der Oberschlesischen Eisenbahn, Frachtsätze des Ausnahmetarifs I für Holz, Europäisch, für Station Witterschlick, anderweite Bezeichnung der Station Ziehwaldstollen, Erhöhung der Entfernung Emanuelsegen - Kottenforst von 1042 auf 1092 km vom 15. Februar 1883 ab, bereits publicirte vom 10. December cr. ab eingetretene Erhöhungen der Entfernungen für einige Relationen sowie Berichtigungen.

Druckexemplare sind auf den Verband-Stationen zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben. Breslau, den 15. December 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen. (2309)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreide-Verkehr. Die in dem Ausnahme-Tarif für den Transport von Getreide, Oelsaamen und Hülsenfrüchten von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Galizischen Carl-Ludwig, Erzherzog Albrecht- und Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn (Oesterreichische und Rumänische Linien) nach Stettin t r a n s i t o s e e w ä r t s enthaltenen Frachtsätze finden unter Beobachtung der in diesem Tarif enthaltenen Controle-Vorschriften während der Monate D e c e m b e r 1882, J a n u a r, F e b r u a r und M ä r z 1883 auch für den Verkehr nach S w i n e m ü n d e t r a n s i t o s e e w ä r t s Anwendung. Breslau, den 17. December 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Deutschen Verbands-Verwaltungen. (2310)

Vom 1 Januar 1883 neuen Styls ab tritt zur II. Ausgabe des Tarifs vom 15. November alten Styls/27. November neuen Styls 1879 und zur II. Ausgabe des Anhanges zu dem genannten Tarif je ein erster Nachtrag in Kraft, welche ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaamen im Verkehr zwischen der Station B a c h m a t s c h e der Libau-Romnyer Eisenbahn und Berlin-Bromberg und Thorn, Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg und Frankfurt a./O., Station des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin resp. im Verkehr zwischen den Stationen Makoschino, Bondarewka, Dotsch T s c h e s n o k o w k a, Bachmatsch, Grigorowka und Dmitrofka der Libau-Romnyer Eisenbahn und Königsberg i. Pr. (Kaibahnhof) und Memel, des Eisenbahn-Directions - Bezirks Bromberg enthalten. Ferner ist die Station Pillau der Ost-Preussischen Südbahn in die oben bezeichnete II. Ausgabe des Anhanges neu aufgenommen. Exemplare der vorbezeichneten Tarifnachträge sind von den

Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 18. December 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (2311J)

Mit sofortiger Giltigkeit treten für den Verkehr zwischen der am 1. December cr. neu eröffneten Station Steinsalzbergwerk Klausaschacht der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und derjenigen Stationen des Preussisch-Oberschlesischen Verbandes, mit welcher Station Inowrazlaw in directen Verkehrsbeziehungen steht, directe Frachtsätze in Kraft.

Bis zur Herausgabe des Nachtrages VII zum Preussisch-Oberschlesischen Verbande werden im rubricirten Verkehr für Steinsalzbergwerk Klausaschacht die Frachtsätze für Inowrazlaw unter Hinzurechnung der Fracht für 4 km berechnet.

Diese Zuschlagsfrachten betragen: pro 100 kg

Für Eilgut	0,08	M.
„ Stückgut	0,04	„
„ Classe A. I.	0,03	„
„ „ B.	0,02	„
„ Specialtarif A. 2	0,02	„
„ „ I	0,02	„
„ „ II	0,01	„
„ „ III	0,01	„

Bromberg, den 6. December 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (2312J)

Vom 1. Januar 1883 neuen Styls ab ermässigt sich die Fracht für die Beförderung von **Cement in Wagenladungen** von 10 000 Kilogramm im Verkehr zwischen Station Kowno der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn einerseits und sämmtlichen nicht Russischen Verbandstationen des Deutsch-Russischen Eisenbahn-Verbandes excl. Jägerndorf, Kattowitz, Mittelwalde, Oderberg, Ratibor und Ziegenhals andererseits auf der Russischen Strecke von 0,16 Rubel auf 0,14 Rubel pro 100 kg. Bromberg, den 12. December 1882. Königl. Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (2313 J)

Mit dem 1. Februar 1883 werden im **Staatsbahntarif Bromberg-Berlin** die Ausnahmefrachtsätze für Flachs a) von den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg nach Liebau transito aufgehoben und b) von Insterburg und Gumbinnen nach den Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn um 2—4 ₰ bezw. um 6—7 ₰ erhöht.

Desgleichen erhöhen sich vom vorgenannten Tage ab im **Preussisch-Oberschlesischen Verbande** die Flachs-Ausnahme-Frachtsätze von Insterburg und Gumbinnen nach Breslau um 4 bezw. 6 ₰ und nach Friedland und Waldenburg i. Schl. um 3 resp. 6 ₰.

Die erhöhten Frachtsätze sind bei den betreffenden Verbandstationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 13. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction im Namen der betheiligten Verwaltungen. (2314)

Die im Heft I. Seite 73 unseres Localtarifs sub II. D. V. bezeichneten Ueberfuhrgebühren gelten nur für solche Transporte, welche über die Packhofsbahn in ihrer ganzen Ausdehnung vom diesseitigen Bahnhofe in Wittenberge bis zum Packhof Beförderung finden. Berlin, den 16. December 1882. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (2315)

2. Eröffnungen etc.

Am 20. December cr. wird die Theilstrecke der Linie Erfurt-Plaue-Ritschenhausen

von **Suhl** bis **Grimmenthal**

mit den Stationen Suhl, Dietzhausen, Rohr und Grimmenthal für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in unbeschränktem Umfange unter den für die übrigen Linien des diesseitigen Bezirks massgebenden reglementarischen und tarifarischen Bedingungen eröffnet. Die bezüglichen Tarifsätze sind bei den vorgenannten Stationen zu erfragen bezw. aus den an den Billetschaltern derselben aushängenden Personengeldtarifen ersichtlich. Magdeburg, den 4. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (497)

Oberschlesische Eisenbahn. An einem noch bekannt zu machenden Tage wird demnächst die Station Loslau der Neubaustrecke Rybnik-Loslau für den öffentlichen Verkehr eröffnet werden und wird von diesem Tage ab daselbst unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern stattfinden.

Die bezüglichen Tarifsätze sind bei den Expeditionen zu erfahren. Breslau, den 14. December 1882. Königliche Direction. (496)

3. Verkehrsstörungen resp. Wiederaufnahme des Verkehrs.

Unter Bezugnahme auf § 14 des Vereins-Wagen-Regulativs wird bekannt gegeben, dass auf den Linien der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahnen mehrfache Verkehrsstörungen durch Hochwasser veranlasst worden sind und zwar:

1. in Regensburg durch Ueberschwemmung der zur Donaulände führenden Geleise seit 24. November cr.
   Der Betrieb ist theilweise wieder hergestellt seit 4. December cr.
2. Auf der Linie Wernfeld-Oberndorf seit 26. November cr.
3. Auf der Linie Lohr-Wertheim seit 26. November cr.
   Diese Strecke wird seit 8. December cr. wieder mit vorerst 2 Tageszügen befahren.

München, den 11. December 1882. General-Direction der Kgl. Bayer. Verkehrs-Anstalten. Betriebsabtheilung.

Ungarische Nordostbahn. Bezugnehmend auf unsere Mittheilung vom 29. v. Mts. theilen wir mit, dass der in Folge von Hochwasser zwischen unseren Stationen M. Sziget und Técsö unterbrochen gewesene Güterverkehr seit 7. d Mts. wieder aufgenommen wurde. Budapest, den 11. December 1882. Die Direction.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Vom 18. l Mts. ab wird nach Beseitigung der Verkehrshindernisse auf der Bahnstrecke Eberbach-Neckarelz der Betrieb auf unsern Linien Heidelberg-Eberbach-Neckarelz und Heidelberg-Meckesheim-Neckarelz wieder in normaler Weise nach Massgabe des Winterfahrplans vom 15. October l. J. aufgenommen werden. Karlsruhe, den 15. December 1882. Die Generaldirection.

4. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die durch Nachtrag III zum Local-Personen-Tarif eingeführten Retour-Billet Preise I. Classe werden mit dem 1. Februar f. in den Relationen Dessau-Wallwitzhafen und Rosslau-Wallwitzhafen auf 0,8 M. erhöhet. Berlin, den 15. December 1882. Königliche Direction. (502 J)

5. Temporäre Schliessung von Stationen etc.

Oberschlesische Eisenbahn. Der Verkehr auf der bei unserer Station Breslau errichteten Ueberladestelle „Pöpelwitzer-Weiche“ wird vom 20. d. Mts. bis auf Weiteres für sämmtliche Güter geschlossen. Die Wiederaufnahme des Verkehrs wird s. Z. öffentlich bekannt gemacht werden. Breslau, den 18. December 1882. Königliche Direction. (503)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Das Dampfschiff „Stavanger“ stellt mit Abgang von Frederikshavn am 20. d. M. Nachmittags 12³/₄ Uhr seine Fahrten zwischen Frederikshavn und Christianssand bis auf Weiteres ein, und findet deshalb eine directe Expedition von Personen und Reisegepäck zwischen Hamburg (Klosterthor und Dammthor), Altona, Flensburg und Kiel einerseits und Christianssand andererseits, sowie von Gütern zwischen Altona und Ottensen einerseits und Christianssand andererseits von diesem Tage ab bis weiter nicht mehr statt. Altona, den 16. December 1882. Die Direction. (504)

6. Ausloosungen etc.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit des § 4 der Bekanntmachung des Herzoglichen Staatsministeriums vom 30. October 1874, die Emission von 300 000 M. Prioritätsobligationen I der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betreffend, machen wir hierdurch bekannt, dass die am Freitage

den 12. Januar 1883

stattfindende Ausloosung derjenigen der gedachten Obligationen, welche behuf Tilgung von einem Procente des Emissionsbetrages zur Rückzahlung kommen sollen, im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe vorgenommen werden soll.

Den Obligationsinhabern ist gestattet, dem Ausloosungsgeschäfte beizuwohnen. Braunschweig, 12. December 1882. Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. (495)

7. Auszahlungen.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Von den laut unserer Bekanntmachung vom 28. December 1876 zum 1. Juli 1877 gekündigten Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen II. Emission ist die nachstehende Nummer bisher noch nicht zur Einlösung präsentirt worden:

No. 12109 über 100 Thaler, jetzt 300 M.

Der Inhaber dieser Prioritäts-Obligation wird wiederholt aufgefordert, dieselbe bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude Montags, Dienstags, Donnerstags oder Freitags von 9 Uhr Vorm. bis 1 Uhr Nachm. einzureichen, wobei ausdrücklich

darauf aufmerksam gemacht wird, dass die Verzinsung dieser Obligation bereits mit dem 1. Juli 1877 aufgehört hat. Altona, den 18. December 1882. Die Direction. (505)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 31. December 1882 fällige Zinsencoupon unserer 4½ procentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird u. z.:

Der Coupon der Stücke à 1 500 *M.* mit 33 *M.* 75 ₰
und jener der Stücke à 300 *M.* mit . . . . 6 „ 75 „

bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
in Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in Berlin bei der Direction der Discontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
in Teplitz bei der Hauptcassa der Gesellschaft.

Teplitz, am 14. December 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (499)

8. Submissionen.

Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Die ausser Betrieb gestellte diesseitige Locomotive No. 51 (Luckenwalde) nebst zugehörigem Tender soll verkauft werden. Angebote hierauf mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf einer alten Locomotive“ werden bis zum 30. December cr. im Bureau des Unterzeichneten, Tempelhofer Ufer 27 I, entgegengenommen, woselbst auch die Verkaufsbedingungen eingesehen oder gegen Erlegung von 50 ₰ in Empfang genommen werden können.

Kauflustige wollen sich wegen Besichtigung der Locomotive, welche auf dem Werkstätten-Bahnhof bei Tempelhof aufgestellt ist, an den Maschineninspector Stösger daselbst wenden. Berlin, den 14. December 1882. Der Ober-Maschinenmeister. gez. Hennig. (500 J)

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Verkauf von abgängigen Materialien in Submission. Die hier und in Darmstadt lagernden abgängigen Materialien, bestehend in:

Schienen, Bandagen, sowie sonstigen alten Metallen und Materialien aus dem Werkstättebetriebe

sollen im Wege der Submission verkauft werden.

Das specielle Verzeichniss der betreffenden Materialien nebst Bedingungen und Angabe der Lagerorte wird auf portofreies Verlangen hin von unserer Ober-Materialinspection hier verabfolgt. Mainz, den 12. December 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (501)

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

I. 6 Stück Normal-Güterzuglocomotiven mit Tendern,
II. 5 Stück Personenwagen I/II. Classe,
III. 20 Stück Personenwagen III. Classe,
IV. 70 Stück completten Radsätzen

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem maschinentechnischen Büreau hier zur Einsicht aus und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen Einsendung von 2,60 *M.* ad I, 3,90 *M.* ad II, 2,50 *M.* ad III und von 1,10 *M.* ad IV Copialgebühren verabfolgt.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Locomotiven resp. Personenwagen resp. Radsätze“ spätestens zu dem auf den 6. Januar 1883, Vormittags 11 Uhr, anstehenden Termine zur Eröffnung der Anerbietungsschreiben an das maschinentechnische Büreau hierselbst, Hedderichstrasse 67, einzusenden.

Die Eröffnung findet in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt und bleiben später als bis zur Eröffnungsstunde eingehende Offerten unberücksichtigt. Frankfurt a/M., den 13. September 1882. Königliche Eisenbahndirection. (498)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft. Lieferung verschiedener Materialien für das Jahr 1883. Die Lieferung von Erd- und Steinmaterialien, Eisen-, Stahl- und Metallwaaren, Webe-, Wirk- und Seilerwaaren, Bürstenbinderartikel, Kautschuck, Leder, Glaswaaren, Fetten, Firnisse, Farbwaaren und Chemikalien für das Jahr 1883 wird im Offertwege vergeben.

Offerten sind mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für verschiedene Materialien“ bis 11. Januar 1883, 11 Uhr Vormittags bei der Centralleitung in Wien, dem Comité dirigeant in Bucarest oder der Betriebsleitung in Lemberg oder Jassy einzureichen und ist an der Cassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes zu erlegen.

Verzeichnisse der zu liefernden Materialien nebst den näheren Bestimmungen für die Offertverhandlung, sowie die Lieferungsbedingnisse können bei der Material-Verwaltung in Wien, Bucarest, Lemberg und Jassy eingesehen und behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, finden keine Berücksichtigung. Wien, im December 1882. Der Verwaltungsrath. (507)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 100. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3009 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. December 1882.

Dieser Nummer liegt No. 24 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Secundärbahnen und Secundärbahn-Projecte in Schleswig-Holstein.

In der Provinz Schleswig-Holstein, die bereits im Verhältniss zu ihrer Bevölkerungszahl reich an Eisenbahnen ist, tritt mehr und mehr das Bestreben der Kreise, der Städte und Landgemeinden hervor, im Anschluss an die Hauptbahnen ein ausgedehntes Secundärbahnnetz herzustellen.

Es sind zur Zeit bereits folgende Secundärbahnen in Schleswig-Holstein im Betrieb:

A. Secundärbahnstrecken der Altona-Kieler Bahn und der Schleswigschen Bahnen.

1. Eutin-Neustadt . . . . 15,5 km,
2. Schleswig Personenbahnhof bis Güterbahnhof . 3,0 „
3. Tingleff-Tondern . . . . 25,9 „
4. Rothenkrug-Apenrade . . . . 6,8 „
5. Woyens-Hadersleben . . . . 11,9 „

Die vorstehend sub 1, 3, 4, 5 aufgeführten Bahnstrecken waren ursprünglich als Hauptbahnen gebaut und betrieben, wurden aber im Jahre 1878 mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden als Bahnen untergeordneter Bedeutung der betreffenden Bahnordnung unterworfen.

B. Neustadt-Oldenburger Bahn,
betrieben von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. 23,2 km.

C. Westholsteinische Bahn.

1. Neumünster-Heide-Tönning Fähre . . . . . . 78,5 km,
2. Heide-Wesselburen . . . . 14,5 „

D. Secundärbahnstrecke der Holsteinischen Marschbahn.

St. Michaelisdonn-Marne . . . . 8 km.

E. Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn . 78,8 km.

Alle vorgenannten Bahnen sind normalspurig und zwar in solcher Weise gebaut, dass alle Wagen der Hauptbahnen auf dieselben übergehen können. Alle diese Bahnen werden mit Locomotiven betrieben und haben Personen- und Güterverkehr.

Allein für den Güterverkehr bestimmt sind die Kieler und Altonaer Quaigeleise und die zu den letzteren führende Altonaer Hafenbahn, welche ebenfalls nach der Bahnordnung für Bahnen von untergeordneter Bedeutung betrieben werden.

Dasselbe gilt von der 6 km langen schmalspurigen Bahn Itzehoe-Lägerdorf, welche 0,87 m Spurweite hat und lediglich zum Transport der Materialien für eine grosse Cementfabrik erbaut ist.

Nur mit Pferden betrieben wird die 5 km lange normalspurige Tornesch-Uetersener Bahn, welche für Personen- und Güterverkehr bestimmt ist. Alle Güterwagen der Hauptbahnen können auf diese Zweigbahn übergehen.

Im Bau begriffen ist die Schleswig-Angler Querbahn, Schleswig-Süderbrarup, von 21 km Länge. Dieselbe soll mit Rowan'schen Dampfwagen betrieben werden, ist für Personen- und Güterverkehr bestimmt und wird normalspurig angelegt. Der Oberbau dieser Bahn wird aus leichten Schienen auf hölzernen Langschwellen und einer Unterbettung von Steinschlag hergestellt, ähnlich wie bei Strassenbahnen solches üblich ist.

Speciell projectirt sind in Schleswig-Holstein folgende Secundärbahnen:

1. Blankenese-Wedel, ca. 9 km lang, als Verlängerung der Altona-Blankeneser Bahn.

2. Tondern-Hoyer, ca. 11 km lang, als Verlängerung der Bahn Tingleff-Tondern.

3. Nordschleswigsche Weiche bei Flensburg über Leck nach Niebüll, ca. 38 km lang.

4. Rendsburg-Husum, ca. 44 km lang.

5. Marne-Friedrichskoog, 12,6 km lang, als Verlängerung der Bahn St. Michaelisdonn-Marne.

Von diesen Projecten, welche sämmtlich nach ziemlich übereinstimmenden Grundsätzen ausgearbeitet sind, scheint vorläufig nur die letztere eine sichere Aussicht auf Verwirklichung zu haben. Im Fall ihres Zustandekommens wird vermuthlich die Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft die Ausführung des Baues und die Führung des Betriebes übernehmen, in ähnlicher Weise, wie dieses die Altona-Kieler Gesellschaft bei der Neustadt-Oldenburger Bahn gethan hat. Das Actiencapital ist auf 429 600 ℳ festgesetzt und zwar soll dasselbe bestehen aus 279 600 ℳ in Stammactien und aus einer Anleihe von 150 000 ℳ bei dem Provinzialfonds. Für die Verzinsung dieser Anleihe mit 2 pCt. und für deren Amortisation, ebenfalls mit 2 pCt. p. a., wird die Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft die Garantie, ausserdem 30 000 ℳ in Stammactien übernehmen.

Ausser den vorgenannten Secundärbahnen sind auch einige Spurbahnen projectirt, nämlich von Altona über Quickborn nach Kaltenkirchen und von Ottensen nach Wedel, deren Zustandekommen dem Vernehmen nach wahrscheinlich ist. Dieselben sollen normalspurig angelegt werden, thunlichst mit Benutzung der Chausseen und anderer öffentlicher Wege. Die Wagen der Hauptbahnen sollen auf die mit leichtem Oberbau versehenen Spurbahnen nicht übergehen, dagegen sollen die Spurbahn-Wagen auf die Pferdebahnen der Stadt Altona übergehen können.

H. T.

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Landtag.

In der Budget-Commission des Preussischen Landtages ist Seitens der Regierung die Einbringung eines Gesetzentwurfes über die Communalbesteuerung der Eisenbahnen noch für die laufende Session in Aussicht gestellt.

Am 11. d. M. beendigte sie die Generaldebatte über den Eisenbahnetat im Anschluss an den darin gegebenen allgemeinen Rechenschaftsbericht. In Betreff der früher angeregten wichtigen Principienfrage, inwieweit die Regierung berechtigt sei, ohne Mitwirkung der Landesvertretung eine Eisenbahnstrecke ausser Betrieb zu setzen, wurde von dem Commissar die Erklärung abgegeben, die Regierung nehme das Recht in Anspruch, im Aufsichtswege die Betriebseinstellung anzuordnen, wo es ihr nothwendig erscheine; sie sei aber bereit, bei Vorlegung des Etats in den Erläuterungen zu demselben der Landesvertretung von ihrer Absicht Kenntniss zu geben; die Landesvertretung werde dadurch Gelegenheit erhalten, sich darüber auszusprechen, und wenn ihrem Beschluss entgegen demnächst die Betriebseinstellung dennoch erfolge, dies sich als eine Abweichung der Bestimmungen des Etats kennzeichnen lassen. — Bei der Besprechung der Gehaltsverhältnisse der Beamten erklärten die Vertreter der Staatsregierung, wenn in der betreffenden Nachweisung „ausnahmsweise“ ein höheres Gehaltsmaximum als das etatsmässige ausgeworfen sei, dies eine Ueberschreitung des nach dem Durchschnittsgehalt berechneten Etatszoll nicht gestatte, und das solche „ausnahmsweise“ Bewilligung nur als Alterszulage für langgediente Beamte gewährt werde, welche keine Aussicht auf Avancement hätten. — Die Werkstattverwaltung ist in Folge des Uebergangs der Privatbahnen an den Staat noch nicht definitiv geordnet; es wird beabsichtigt, die Zahl der Werkstattvorsteher zu beschränken und dafür Werkmeister anzustellen, für welche eine besondere technische Befähigung nicht erforderlich sei. — Ueber das Verhältniss der Stellen der Diätarien zu denen der etatsmässigen Bureaubeamten ist die im vorigen Jahre verlangte und zugesagte Vorlage von der Regierung nicht mitgetheilt worden, weil dieselbe wegen der grossen Zahl der Beamten zu umfangreich sein würde, dagegen erklärten sich die Vertreter der Regierung bereit, das von den Provinzialbehörden eingeforderte Material zur Einsicht mitzutheilen.

Instradirungs-Aenderungen.

Die durch die Einfügung der letzt erworbenen Privatbahnen in das Staatseisenbahnnetz bedingten Instradirungsänderungen, werden nunmehr allmälig zum Abschluss kommen.

Die Sächsische Staatsbahn soll mit der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung jetzt einig sein; sie wird allerdings manche Transporte verlieren, namentlich im Transit zwischen Schlesien und den westlichen Bahnen einbüssen, bei der Stärke des Verkehrs, über welchen die Verfügung in der Hand der Sächsischen Verwaltung liegt, weil bei Weitem der grösste Theil des ganzen Sächsischen Güterverkehres aus Sachsen stammt, oder nach Sachsen geht, oder aber nach und von solchen Gebieten sich bewegt, welche nicht dem Einfluss der Preussischen Staatseisenbahnen unterliegen, wird der Ausfall der Sächsischen Bahnen im Verhältniss zu ihrer Gesammteinnahme nicht sehr erheblich sein und wahrscheinlich bald durch den allgemeinen Verkehrszuwachs gedeckt werden. Ausserdem wird auch wohl die Sächsische Bahn den Wasserumschlag in Riesa und Dresden nach Kräften pflegen.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn ist erst neuerdings von Verkehrskündigungen betroffen, die nothwendige Neuordnung der Instradirungen ist aber noch nicht erfolgt, sondern noch Gegenstand der Verhandlungen.

Die Halle-Sorau-Gubener und die Oberlausitzer Eisenbahn werden in grösserem Masse als bisher den Transit zwischen Schlesien und dem Westen zu vermitteln haben, schwerlich wird aber der ersteren ein so grosser Theil davon zufallen, dass die Hoffnungen mancher Actien-Speculanten auf einen, auch nur einigermassen angemessenen Ertrag der Stamm-Prioritäten in Erfüllung geht.

Diejenigen Bahnen, welche lediglich auf Rechnung der Actionäre verwaltet werden, oder von deren Ueberschüssen der Staat nur einen Theil erhält, werden sich gegenwärtig halten müssen, dass der Staat ein grösseres Interesse an denjenigen Bahnen hat, welche auf Rechnung des Staates verwaltet werden. Diesen hat er, bei sonst gleichen Verhältnissen, an erster Stelle den Verkehr zuzuführen oder zu erhalten.

Entschädigungen der beim Hugstettener Unfall Verunglückten.

Als wir unter der Ueberschrift Eisenbahn-Haftpflicht in No. 96 (S. 1231) eine Zeitungsnotiz reproducirten, betreffend die von der Badischen Generaldirection an die Hinterbliebenen und verunglückten Ueberlebenden des Hugstettener Unfalls gezahlten Entschädigungen, war es uns nicht möglich im Augenblick die Höhe der dort angegebenen Summe (3 Mill. Mark) controliren zu können. Wie wir aus zuverlässiger Quelle nachträglich erfahren, ist die angegebene Summe viel zu hoch gegriffen, indem bis jetzt nur 30 000 *M.* Entschädigungen gezahlt wurden. Freilich sind die Hauptposten noch im Rückstand und wird noch eine geraume Zeit vergehen, bis die Grundlagen für eine auch nur annähernd zuverlässige Schätzung des der Badischen Bahnverwaltung zur Last bleibenden Schadens gewonnen sind.

Eisenbahn-Unfälle.

Nach einer Mittheilung der „Tribüne“ ist neulich der von Berlin nach Köln fahrende Expresszug durch einen glücklichen Zufall vielleicht vor schwerem Unglück bewahrt worden. Wenige Minuten hinter Dortmund wurde der Zug plötzlich zum Stehen gebracht. Beide Flügelstangen der Locomotive waren gebrochen und schleiften daneben. Sie hatten anfänglich in den Kies des Bahndammes, der zum Glück an der Stelle neu aufgeschüttet war und in Folge dessen keinen Widerstand leistete, heftig gestossen, waren dann aber zur Ruhe gekommen. Hätten sie durch ihre Bewegungen die Locomotive aus den Schienen gebracht, so wäre grosse Gefahr vorhanden gewesen, denn der Zug befand sich gerade auf einer hochbelegenen Stelle des Bahndammes. Dem Expresszug folgte der Personenzug, die Locomotive des letzteren zog den Expresszug nach Dortmund zurück, von wo die Passagiere mit einer andern Maschine bald weiter befördert wurden. Mit $1\frac{1}{2}$ Stunden Verspätung langte der Zug in Köln an. Ob bei sorgfältiger Revision der Locomotive der Schaden an derselben vorher hätte bemerkt werden müssen, wird wohl durch die Untersuchung klargestellt werden.

Nach der „Magdeburger Zeitung“ hat am 15. dieses Monats Nachmittags ein auf der Kohlenbahn Oschersleben-Neindorf herabfahrender Kohlenzug von 12 Wagen vor dem Bahnhof Oschersleben den das Gleisende markirenden Prellbock überfahren, wodurch mehrere Wagen, sowie die Locomotive entgleisten und beschädigt wurden. Zwei Beamte des Zugpersonals wurden unerheblich verletzt.

Wagenmangel in Schlesien.

In Königshütte soll ein auffallender Wagenmangel herrschen, welcher theils darauf zurückgeführt wird, dass in Folge der neuen Verstaatlichung die Wagen der Oberschl. Bahn mehr auf anderen Bahnen benutzt werden, theils auf den über das erwartete Mass gestiegenen Bedarf. Es stellt sich immermehr heraus, dass die einheitliche Wagendisposition längst nicht eine so grosse Wirkung hat, um eine namhafte Verkehrssteigerung auszugleichen und wir werden wohl vor sehr erheblichen Neuanschaffungen von Betriebsmitteln stehen.

Schlesische Bahneröffnungen.

Von der Königlichen Eisenbahn-Direction in Breslau ist am 19. d. M. die Bahnlinie Rybnik-Loslau eröffnet. Wie aus Loslau gemeldet wird, ist der erste Zug, mit welchem der Verkehr auf der Bahn begann, daselbst in festlicher Weise empfangen worden.

Mecklenburgische Bahnprojecte.

Am 16. d. Mts. ist vom Mecklenburgischen Landtage der Beschluss gefasst worden, nicht nur den Bau der Eisenbahnlinie **Neustrelitz - Rostock - Warnemünde** nebst Erweiterung des Hafens an letzterem Orte als Theil der grossen Verkehrsstrasse Berlin-Kopenhagen auszuführen, sondern es ist auch der Stadt Rostock die Nöthigung auferlegt worden, die Unter- mit der Ober-Warnow durch eine Schifffahrtsschleuse zu verbinden und so eine vorläufig bis nach Güstrow reichende Wasserstrasse zu schaffen, welche dann nur noch eine Verlängerung durch einen Canal von $3\frac{1}{2}$ Meilen Länge (unter Benutzung des Krakower Sees) bedarf, um eine ununterbrochene Wasserverbindung zwischen Berlin und Rostock zu schaffen. Der Landtag hat 625 000 *M.* als Beihülfe zum Ausbau des Warnemünder Hafens unter der Bedingung bewilligt, dass Rostock eine Schifffahrtsschleuse zwischen Unter- und Ober-Warnow baut. Zu dieser Schleuse wurden weitere 100 000 *M.* als Beihilfe bewilligt. Weiter hat der Landtag beschlossen, zum Bau der Bahn Rostock-Neustrelitz eine Beihilfe von 10 000 *M.* pro Kilometer auf Schwerinschem und von 6 000 *M.* pro Kilometer auf Strelitzschem Gebiet in Form einer zinsenlosen Anleihe zu gewähren und die vor vier Jahren erfolgte Bewilligung einer Beihilfe von 20 000 *M.* pro Kilometer à fonds perdu für die Eisenbahnstrecke Rostock-Warnemünde als noch in Kraft stehend anzuerkennen. Die Gesammtlänge der Eisenbahn Warnemünde-Neustrelitz, welche als Vollbahn gebaut werden soll, beträgt 126,07 km, von denen ca. 15 auf Mecklenburg-Strelitz fallen, so dass 111 für Mecklenburg-Schwerin verbleiben, für welche die Beihilfe an zinsenloser Anleihe 970 000 *M.* und à fonds perdu 280 000 *M.*, Summa 1 250 000 *M.* betragen wird.

Die Deutschen Küstenbahnen werden in nächster Zeit nicht nur durch den Bau einer Bahn von **Stralsund** nach **Rostock** vermehrt werden, sondern es wird gleichzeitig auch noch eine Bahn von **Rostock** nach **Wismar** gebaut. Dieser Tage hat nämlich u. A. der Mecklenburgische Landtag für eine Secundäreisenbahn Rostock-Wismar (57,4 km) 10 000 *M.*, eventuell 20 000 *M.* pro Kilometer als zinsenlose Anleihe bewilligt; ferner 10 000 *M.* pro Kilometer des Mecklenburgischen Gebiets à fonds perdu für eine vom Staate Preussen zu erbauende Secundäreisenbahn Stralsund-Ribnitz-Rostock.

Weitere Projecte und Vorarbeiten.

Dem Project, eine normalspurige Secundärbahn von **Osnabrück** südwärts nach **Brackwede** (Station der Köln-Mindener Bahn nahe bei Bielefeld) zu bauen, dessen wir bereits in No. 96 S. 1232 erwähnten, wird seitens der betheiligten Städte, industriellen Werke und Gegenden, die nach dieser Richtung noch keine Eisenbahnverbindung haben, eine lebhafte Förderung zu Theil. Die staatliche Genehmigung und theilweise Unterstützung ist gesichert, auch haben sich die Städte Osnabrück, Bielefeld, Halle in Westfalen, die hiesige Georgs-Marienhütte, das mit derselben verbundene Stahlwerk Osnabrück, die Saline- und Soolbad-Actiengesellschaft zu Rothenfelde nebst den betheiligten Kreisen zu namhaften Zuschüssen bereit erklärt. Eine an den Baukosten noch fehlende Restsumme von 17 000 ℳ ist von dem Amtsbezirk Iburg, welcher zu einem bedeutenden Theil von dieser Bahn durchschnitten wird und besonders durch den Transport seiner Producte dabei interessirt ist, bewilligt, so dass dem Beginn des Baues — hoffentlich im nächsten Frühling — wahrscheinlich keine Hindernisse entgegenstehen werden. Ferner wird zumeist von Bielefeld beabsichtigt, als Fortsetzung dieser Bahn eine Verbindungslinie nach Detmold zu bauen. Ausserdem sind die Vertreter des benachbarten Kreises Paderborn sehr rührig, eine Bahn von Brackwede nach Paderborn, welcher nur geringe Terrainschwierigkeiten entgegenstehen, zu erhalten. Für diese Bahnstrecke hat der Kreistag zu Paderborn aus den Ueberschüssen der Kreissparcasse 50 000 ℳ bewilligt. Wird dann noch die kurze Strecke Paderborn-Warburg gebaut, so wird die gewünschte Verbindung südwärts nach Frankfurt a/M. hin hergestellt.

Die Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung einerseits von **Bretzenheim** nach **Simmern**, andererseits von **Trier** nach **Hermeskeil** beauftragt worden.

Hinsichtlich einer **Eisenbahn durch den Oberwesterwaldkreis** (Hachenburg-Westerburg) hat, nach dem „Altenk. Kreisblatt", der Kreistag in seiner Sitzung vom 28. v. M. den Beschluss gefasst, die Garantie für Aufbringung der Grunderwerbskosten, bezw. der ganzen durch den Kreis ziehenden Eisenbahnstrecke zu übernehmen. Vom Kreistage wurde der einmüthige Wunsch im Interesse der ganzen Westerwälder Bevölkerung sowie der Montanindustrie ausgesprochen, man möge beim Ausbau der Bahnstrecke **Hachenburg-Westerburg** auch die dazu gehörige Stichbahnstrecke Erbach-Langenbach (Marienberg) von etwa 4 km Länge und unbedeutender Steigung mit ausbauen. Bei Aufbringung der Gelder rechnet der Kreistag auf die Hülfe des communalständischen Verbandes und der anliegenden Gemeinden. Die fehlenden Geldmittel sollen entweder durch ein Darlehen oder durch Steuern innerhalb zweier Jahre aufgebracht werden.

In Folge einer Einladung von Interessenten aus dem Fürstenthum Lübeck für eine Bahn von **Gleschendorf** nach **Ahrensbök** fand am 12. Decbr. eine Versammlung von Delegirten aus den Gemeinden Ahrensbök, Curau, Dissau, Dunkelsdorf etc. statt; von Lübeck waren unter Anderm gefolgt: Eisenbahndirector Benda, Consul Rheder, Ingenieur Vehring. Als Resultat der Conferenz darf bezeichnet werden, dass die Herren aus dem Fürstenthum zunächst das dortige allgemeine Interesse für die Bahn und die Bereitwilligkeit für die unentgeltliche Ueberlassung des Terrains seitens der Gemeinden nachzuweisen haben; die Kosten des Nivellements werden dann vorläufig von Lübeck übernommen und das Nivellement von Ingenieur Vehring ausgeführt. Die Herren aus dem Fürstenthum haben nach beendigter Conferenz sofort ein Specialcomité gebildet, das sich die Förderung des Projects mit allem Eifer angelegen sein lassen will.

Nach einer Mittheilung der „Berliner Börsenzeitung" beabsichtigt die Firma Siemens & Halske die **elektrische Eisenbahn** zwischen dem Anhaltischen Bahnhofe und dem Cadettenhause in **Lichterfelde** bis zum **dortigen Potsdamer Bahnhofe** weiterzuführen.

Beschlüsse der am 25. Novbr. abgehaltenen Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

(Schluss.)

Bezüglich des Personenverkehres sind folgende Beschlüsse gefasst:

Zu No. 60. Wegen der Fahrpreisermässigung für Kinder:

„1. Kinder unter 4 Jahren werden frei befördert, wenn ein besonderer Platz für dieselben nicht beansprucht wird.
2. Kinder im Alter von 10 Jahren und darüber geniessen keine Tarifermässigung.
3. Ein Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren wird in allen Wagenclassen und bei allen Zuggattungen zu ermässigten Fahrpreisen befördert.
4. Zwei Kinder von 4 bis 10 Jahren werden in allen Wagenclassen und Zuggattungen auf ein einfaches Billet der betreffenden Classe befördert.
5. Diese Bestimmungen (von 1 bis 4) finden auch auf Retourbillets, Rundreisebillets und Billets in Form von Couponbüchern Anwendung."

Auf Grund dieser Beschlüsse wird die Tarifcommission einheitliche Vorschriften entwerfen.

Wegen der Giltigkeitsdauer der Retourbillets:

1. „Die Giltigkeitsdauer der Retourbillets muss auf den Billets selbst angegeben sein. Der den Billets aufgedruckte Ausgabetag wird für die Berechnung der Giltigkeitsdauer stets als voller Tag angesehen mit der Massgabe, dass bei Retourbillets, welche zu den um 12 Uhr Nachts abgehenden Zügen ausgegeben werden, die Giltigkeitsdauer erst vom beginnenden Tage an zu rechnen ist. Ueber die Mitternacht des letzten Tages der den Billets aufgedruckten Benutzungsfrist hinaus erstreckt sich die Giltigkeitsdauer der Retourbillets nur insofern, als der Reisende sich zur Rückfahrt noch des letzten directen Zuges bedienen kann, der fahrplanmässig spätestens um 12 Uhr Mitternachts von der Bestimmungsstation — bei Fahrtunterbrechung von der Station, auf welcher die Fahrt unterbrochen ist — nach der Billet-Ausgabestation abgeht oder unmittelbaren Anschluss nach derselben hat."
2. „Bei Benutzung eines gewöhnlichen Tourbillets ist eine einmalige, bei Benutzung von Retourbillets je eine einmalige Unterbrechung der Fahrt auf der Hin- und Rückreise — unter Bestätigung auf dem Billet durch den Stationsvorstand — gestattet. Inwieweit Fahrtunterbrechungen bei Benutzung anderweiter Billets gestattet sind, bestimmen die besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen."

Zu No. 62.

„Bei Aufgabe einzelner Stücke Vieh sowie von Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Gänse etc.) in Wagenladungen kann von der Beigabe eines Begleiters nach dem Ermessen der Absendestation abgesehen werden. Grossvieh in Wagenladungen wird nur mit Begleitung angenommen; für je 3 Wagen muss mindestens ein Begleiter gestellt werden."

3. In die Zusatzbestimmung No. 3 zu § 40 des Betriebsreglements wird hinter Alin. 2 folgende neue Bestimmung eingefügt:

„Den hiernach (Absatz 1 und 2) zuzulassenden Begleitern wird, insofern nicht im Interesse der Sicherheit des Transports oder des Betriebes deren Aufenthalt im Viehwagen gefordert wird, oder wenn die Viehwagen z. B. doppelbödige, ihrer Bauart nach zur Aufnahme von Personen nicht geeignet sind, die Fahrt in anderen, dem Zuge beigegebenen Wagen, und zwar in dem Packwagen oder nach Wahl der Eisenbahnverwaltung in Personenwagen III. oder IV. Classe ohne Erhöhung des Fahrgeldes von 0,02 ℳ pro Kilometer gestattet."

Zu No. 62a wird der frühere, in Folge widersprechender Erklärungen einzelner Verwaltungen nicht perfect gewordene declaratorische Beschluss der Tarifcommission der Bestimmung sub B 3b Absatz 2 des Tarifs für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere, welche lautet:

„Wagen mit Panoramen, Karussels und dergl. werden wie unbeladene Fahrzeuge behandelt"

folgende Declaration hinzuzufügen:

„Einzelne lebende Thiere, welche in Wagen mit Panoramen, Karussels und dergl. mit verladen sind, werden ebenso wie der übrige Inhalt dieser Wagen nicht besonders zur Frachtberechnung gezogen,"

ohne Widerspruch angenommen.

Zu No. 63. Betreffend anderweite Fassung der Tarifbestimmung über die Berechnung der Fracht für Rennpferde und Vollblut-Mutterpferde wird auf Antrag der Commission beschlossen:

1. In der Tarifbestimmung zu B 4c Absatz 1 am Schluss hinzuzufügen:
   „Minimalerhebung für jede Sendung . . . . ℳ"
2. Absatz 2 wie folgt zu fassen:
   „Zwei Drittel der nach vorstehenden Kilometersätzen sich ergebenden Fracht unter vorschriftsmässiger Abrundung der etwa überschiessenden Pfennige und unter Zuschlag der vollen Expeditionsgebühr von . . . ℳ pro Stück werden erhoben: etc."

Zu No. 64.

In der Bestimmung zu B 4d ff. der Tarifvorschriften, welche lauten:

„Für die eine ganze Wagenladung überschiessenden Stücke, sowie für einzelne zur Beförderung aufgegebene Stücke Vieh wird, wenn die Zahl dieser Stücke die als Norm für eine halbe Wagenladung festgesetzte Stückzahl nicht überschreitet, die Fracht für 7 qm wenn mehr Stücke aufgegeben werden, die Fracht für einen vollständig beladenen Wagen erhoben,

an Stelle von 7 qm zu setzen: „9 qm".

Aus Oesterreich-Ungarn.

Discussion über die Pfändbarkeit der Beamtengehalte.

Der Oesterreichische Beamtenverein hat an zwei Abenden die Frage der Gleichstellung der Privat- mit den öffentlichen Beamten rücksichtlich der Execution ihrer Bezüge zur Discussion gebracht. Es wurde diese ungleiche Behandlung beider Beamten-

kategorien erst kürzlich in dieser Zeitung besprochen. Da die Eisenbahnbeamten das weitaus überwiegende Gros der Privatbeamten und diejenige Klasse derselben bilden, welche staatliche Functionen ausüben, so erscheint es ganz natürlich, dass ihnen auch die Berücksichtigungen der öffentlichen Beamten zu Theil werden sollen. Es wurde übrigens auch die Natur des Existenzminimums, das Unzureichende seiner ziffermässigen Bestimmung in beiden die Privat- resp. öffentlichen Beamten berührenden Gesetzen und die Räthlichkeit dessen discutirt, ob denn dieses Minimum nicht nach den so unendlich verschiedenen Verhältnissen der Schuldner auch verschieden vom Richter bestimmt werden könnte. Schliesslich wurden in acht Programmpunkten die Wünsche der Beamtenschaft rücksichtlich der Abänderung und Durchführung der erwähnten beiden Gesetze, insbesondere betreffs ihrer Confirmirung formulirt. Es wäre zu wünschen, dass der Beamtenverein vor Ueberreichung der hiernach an den Reichsrath zu verfassenden Petition deren Entwurf wieder zur Discussion in öffentlicher Versammlung brächte. Ein solches Votum hätte offenbar mehr Gewicht, als das eines noch so geachteten Vereins. Wie sehr bedürftig selbst der höher gestellte Eisenbahnbedienstete und seine Familie des Schutzes gegen den Wucher sei, darüber wurden drastische Beispiele vorgebracht. Gegen diese Pest aufzutreten, sollte der genannte Verein als naturgemässe Vertreterin der Beamten sich zur besonderen Aufgabe machen. Jedem anrufenden Collegen sollte er seine Unterstützung durch die ihm zur Verfügung stehenden rechtsfreundlichen Kräfte gewähren; die juristische Form würde sich hierfür leicht finden. Nur in gemeinsamer Abwehr ist der auch innerhalb der gesetzlichen Schranken sich bewegenden unmoralischen Ausbeutung der Bediensteten durch die Gläubiger zu begegnen.

Der Unterstaatssecretär im Ungar. Communicationsministerium.

Das Ungarische „Amtsblatt" publicirt die Enthebung Karl Hieronymi's vom Amte des Ungarischen Communicationsministeriums. Hieronymi war nicht nur thatsächlicher Leiter des Ministeriums, sondern auch die Seele der Ungarischen Communicationspolitik; die Schaffung eines einheitlichen Ungarischen Eisenbahnnetzes ist sein Werk, welches er unter mehrfachem Wechsel seiner Ministerchefs zum Abschlusse brachte. Sein Name wurde weit über die Marken Ungarns hinaus bekannt als Autor des Vertrages, welcher die Dualisirung der Staatsbahn zur Folge hatte. Er soll bekanntlich der Director des Ungarischen Netzes dieser Transportanstalt werden. Hieronymi gehört der Ungarischen Regierung seit dem Jahre 1867 und zwar ursprünglich als Secretär des ersten Communicationsministers an. Die ihm zu Theil gewordene hohe Auszeichnung findet allseitige Anerkennung. Als sein Nachfolger wird Ministerialrath Zahorszky genannt.

Oesterreichisch-Englische Concurrenz in Macedonien.

Zu der in Novibazar eröffneten grossen Wintermesse finden sich gewöhnlich Besucher aus allen Theilen der Balkanhalbinsel ein. Vor der Occupation Bosniens hat nur äusserst selten ein Oesterreichischer Kaufmann diese Messe beschickt. Seit 1878 hat sich dies jedoch in einer für Oesterreich höchst erfreulichen Weise geändert. 1875 sind nämlich in Mitrowitza, der Endstation der Bahn Salonichi-Mitrowitza, nach den Ausweisen des dortigen Türkischen Zollamtes noch an 4 000 Kisten mit Englischen Waaren eingetroffen, um dann von hier aus per Achse nach Novibazar weiterbefördert zu werden. 1881 sind indess kaum noch 1 800 Kisten mit Englischen Waaren in Mitrowitza eingetroffen, da Novibazar heute einen grossen Theil seiner Waaren schon aus Sarajewo bezieht.

Zur Einfuhr von Maschinen zum halben Zoll.

Das vom Handelsministerium mit der Begutachtung jener Gesuche betraute Comité, welche die Bewilligung zollbegünstigter Einfuhr von Maschinen in Folge Anmerkung 4 zum Artikel 40 des neuen Zolltarifs vom 25. Mai 1882 petiren, hat bereits gegen 100 derartige Gesuche erledigt.

Der Montanverein hat an sämmtliche Maschinenfabriken Oesterreich-Ungarns ein Circular gerichtet, in welchem er dieselben auf die Wichtigkeit der Installation und der diesem Comité übertragenen Functionen aufmerksam macht, welche darin besteht, dass unter ausschliesslicher Ingerenz von Fachorganen nunmehr darüber abzuurtheilen ist, ob eine aus dem Auslande zu beziehende Maschine der Zollbegünstigung unterliegt oder nicht. Denn nach genanntem Gesetzes-Alinea hat diese Begünstigung nur dann einzutreten, wenn die in Rede stehende Maschine im Inlande überhaupt nicht oder nicht in genügender Menge oder Qualität erzeugt wird.

Für die Geschäftsbehandlung solcher Ansuchen haben die Finanz- und Handelsministerien beider Regierungen das Verfahren vorgezeichnet, da dieselben die Bewilligung nur einvernehmlich ertheilen dürfen.

Das Oesterreichische Localbahn-Gesetz.

Von beiden Häusern des Reichstags wurde die jüngst eingebrachte Regierungsvorlage über das Localbahngesetz vom Jahre 1880 ohne Debatte angenommen. Der vom Referenten Kozlowski ausgezeichnet gearbeitete Bericht des Ausschusses motivirt die Verlängerung der Wirksamkeit dieses Gesetzes auf 2 Jahre damit, dass es kaum zulässig erscheinen dürfte, dass das neue Localbahngesetz ohne gleichzeitige Rücksichtnahme auf das ganze Concessionswesen, welches einer Aenderung und Anpassung an die bestehenden Verhältnisse in mancher Beziehung dringend bedarf, ins Leben gerufen werde. Die allerdings erhobenen Bedenken, dass durch die Concessionirung von Localbahnen eine gefährliche Concurrenz der bereits bestehenden Bahnen geschaffen oder gar das Zustandekommen neuer grosser Bahnlinien vereitelt oder erschwert werden könnte, wurden vom Eisenbahnausschusse mit Rücksicht auf das Verstaatlichungsprincip der Regierung nicht getheilt; die Regierung werde im Hinblick auf die beabsichtigte Verstaatlichung der wichtigsten Bahnen bei der Concessionirung neuer Localbahnen gewiss Alles vermeiden, woraus die Gefahr einer schädlichen Concurrenz für die bereits bestehenden Linien entstehen könnte.

Die Verbindungsbahn Aussig-Kulm.

Die Vorsicht der Regierung, den Rechten der bei einer Bahnconcessionirung interessirten bereits bestehenden Bahnunternehmungen soweit als thunlich Rechnung zu tragen, erhellt aus den gegenwärtigen Verhandlungen über die vorgenannte Bahn. Die Dux-Bodenbacher Bahn ist nämlich im Verein mit der Aussig-Teplitzer Bahn um die Concession für eine Verbindungsbahn von Aussig nach Kulm eingekommen. Diese beeinträchtigt aber in keiner Weise die von der dagegen protestirenden Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft projectirte Localbahn, weil es verschiedene Verkehre sind, auf welche beide Linien reflectiren. So wie es der Zweck der Dux-Bodenbacher Verbindungsbahn ist, die Kohlen des Dux-Brüxer Beckens in den Inlandsverkehr zu bringen, so ist es andererseits wieder die Aufgabe der von der Oesterreichischen Localbahn projectirten Linie, die im Aussiger, Arbesaner und Kulmer Becken liegende Kohle einerseits den von ihr berührten Aussiger Industrialien, andererseits im Wege des Ueberganges auf die Nordwestbahn oder auf den Elbeumschlagplatz Laube dem allgemeinen Verkehr zuzuführen.

Das Rettungswesen bei Eisenbahn-Unfällen.

Ein Erlass des Oesterreichischen Handels-Ministeriums beauftragt die Bahngesellschaften, zwei Elaborate, welche vom obersten Sanitätsrath im Auftrage des Ministeriums des Innern ausgearbeitet wurden, zu prüfen und ihre Meinung darüber zu äussern. Der „Entwurf von Vorschriften über das Rettungswesen bei Eisenbahnen" und „Die Anleitung zur Hülfeleistung bei Eisenbahnunfällen vor der Ankunft eines Arztes" enthalten ausführliche Vorschriften.

Bei jedem Zuge wäre in Hinkunft dem Zugführer eine Ledertasche mit Verbandzeug mitzugeben. In jeder Station ist eine Tragbahre aufzustellen; sind zwei Stationen mehr als 15 km von einander entfernt, so ist in einem in der Mitte liegenden Wächterhause eine solche bereit zu halten. In jeder Station müsste ferner ein kleiner Rettungskasten mit chirurgischen Instrumenten aufgestellt werden, die detaillirt aufgezählt sind. Ein grosser mit Verbandgeräthen und Instrumenten vollständig eingerichteter Rettungskasten muss in Entfernung von 80 bis 100 km in solchen Stationen aufbewahrt sein, in welchen sich Reserve-Locomotiven befinden, mit welchen dieselben nebst den am Wege befindlichen Tragbahren und kleinen Rettungskästen in möglichst kurzer Zeit an den Unfallsort gebracht werden können; grosse Rettungskästen wären ferner in all' jenen Etablissements und grossen Stationen aufzustellen, in welchen ein zahlreiches Personal vorhanden ist.

Auf je 400 bis 500 km haben die Bahnverwaltungen einen Kranken-Transportwagen nach dem Muster der Malteser-Lazarethwagen in einer Maschinenstation bereit zu halten. Bei allen Bahnen wird in dem Entwurfe ein neues Glocken-Signal vorgeschrieben, welches bei Unglücksfällen vom nächsten Wächterhause dann abzugeben wäre, wenn dabei Menschen verletzt wurden, und zwar ist dadurch anzuzeigen, ob einzelne, wenige oder viele Menschen verunglückt sind, um die Hülfs-Action darnach einzurichten. Die Bahnverwaltungen werden verhalten, genaue Instructionen für die Bediensteten zu erlassen, wie sich selbe bei Bahnunfällen zu benehmen haben. Die erwähnte „Anleitung" unterweist die Bahnbediensteten über die Uebertragung und Lagerung der Verletzten, die Behandlung der Wunden, den Transport der Verletzten, das Verhalten bei plötzlichen Erkrankungsfällen, bei Entbindungen etc.

Die Wiedereröffnung der Pusterthallinie.

Die Wiederherstellungsarbeiten im Pusterthale schreiten trotz der kurzen Arbeitstage und des anhaltenden Frostwetters derart vorwärts, dass am 22. d. die Strecken Bruneck-Welsberg und Hof-Abfaltersbach wieder in Betrieb gesetzt werden können. In der sodann noch verbleibenden beschädigten Strecke Abfaltersbach-Lienz, an welcher unter Anwendung von elektrischem Lichte Tag und Nacht mit Aufgebot aller Kräfte gearbeitet wird, steht mit Bestimmtheit zu erwarten, dass auch diese letzte Strecke in weiteren vierzehn Tagen wieder fahrbar sein wird, und es wird somit mit Beginn des neuen Jahres 1883 die ganze Pusterthallinie dem Verkehr wieder übergeben und die alten Verkehrsverbindungen wieder hergestellt sein. Gestern ist unter dem Jubel der Bevölkerung der Zug in Bozen wieder eingefahren. Der Südbahn-Verwaltung wurde der heisseste Dank für die energischen Reconstructionsarbeiten von der Stadt votirt.

Vorlesung über elektrische Kraft-Transmission.

Im Ingenieur- und Architektenverein hielt Professor v. Grimburg einen obigen Gegenstand betreffenden Vortrag. Der Vortragende führte in prägnanter Weise eine Parallele zwischen Transmissions-Erscheinungen und denen, welche auf hydrodynamischem Gebiete dem gleichen Ziele zugewandt sind, durch. Die aus den bekannten gesetzmässigen Beziehungen der Hydrodynamik abgeleiteten Formeln wurden nun unmittelbar auf die elektrischen Leitungen übertragen, wobei statt specifischen Druck elektromotorische Kraft, statt Reibungsverlust bewegten Wassers der Leitungswiderstand etc. etc. substituirt wurde. Die nach den Formeln berechneten Beispiele boten ungemein viel Instructives und die an die Darlegung geknüpften Folgerungen liessen die volle Bedeutung des Gegenstandes im besten Licht erscheinen.

Börsen-Bericht.

Die drohende Börsensteuer drückt auch den Cours der Bahneffecten, dazu kommen noch specielle Ursachen. Am meisten afficirt erscheinen nämlich Carl-Ludwig, welche die 300er verloren haben; die Einnahmen sind gut; die Furcht vor der Transversalbahn besteht nicht mehr; da ist nun das demnächst zu besprechende Project Lemberg-Lublin von der Baisse erfunden worden. Staatsbahn (340) ist noch das einzige Papier, welches der flauen Stimmung Stand hält; die Einnahme-Ziffern sprechen zu laut, um die Contremine zum Wort zu lassen. Nordwest (194,75) und Elbethal (211) sind schon etwas mehr gewichen; der Deutsche Conflict drückt noch immer, obzwar dessen Consequenzen stark übertrieben werden; über die Prager Friedens-Verhandlungen zwischen der Nordwest-Schifffahrt und der „Kette" sind nur vage, einander widersprechende Gerüchte im Umlauf.

Russische Grenzbahnen im Osten.

Mit Bezug auf die von der „Köln. Ztg." veröffentlichten Mittheilungen in Betreff der Russischen Eisenbahnbauten an der Deutsch-Polnischen Grenze enthält die „Schles. Zeitung" eine bemerkenswerthe Richtigstellung der dort gemachten Angaben. Unter den von der „Köln. Ztg." als projectirt oder bereits im Bau begriffen aufgeführten Militärbahnen wurde auch die Linie Lublin-Tomaszow mit aufgeführt. Die Petersburger „Nowoje Wremja" bekämpft nun dieses Project, und zwar nicht blos aus militär-strategischen Bedenken, die sich einer Verbindung Lembergs mit Lublin durch eine Bahn entgegenstellen, sondern auch deshalb, weil mit dem Bau dieser Linie die Entfernung zwischen Galizien und der Ostsee von 941 km auf 652 km verkürzt werden würde. Hierdurch würde aber der Getreideabsatz Oesterreich-Ungarns zum offenbaren Nachtheile Russlands erleichtert werden. Die „Schles. Ztg." hebt dann weiter hervor:

„Ebensowenig gefährlich, wie die Bahn Lublin-Tomaszow-Lemberg den Bewohnern Galiziens, würde die ebenfalls nach der „Köln. Ztg." im Bau begriffene oder projectirte Strecke Lodz-Sieradz mit zwei Flügelbahnen einerseits nach Kalisch, andererseits nach Wieruszow den Bewohnern Schlesiens oder Posens erscheinen. Hier wie dort bemühen sich vielmehr seit langen Jahren verschiedene Interessentenkreise darum, von der Russischen Regierung die Concession zum Bau dieser Strecken zu erhalten. Bisher hat sich jedoch die Russische Regierung, und zwar hauptsächlich aus militärischen Gründen, geweigert, diese Concession zu ertheilen, noch weniger aber hat sie sich bereit gezeigt, diese Strecken in eigener Regie zu bauen. Wie mit den Strecken Lublin-Tomaszow und Lodz-Wieruszow oder Lodz-Kalisch verhält es sich mit den übrigen, von der „Köln. Ztg." als so gefährlich für die Nachbarn Russlands dargestellten Eisenbahnstrecken."

Offiziös wird übrigens die auch von uns gebrachte Nachricht bestätigt, dass auf die Legung zweiter Geleise, namentlich auf den Bahnen Thorn-Insterburg, der Weichselstädtebahn, Tilsit-Memel u. A. auf der Ostpreussischen Südbahn, Marienburg-Mlawka, Posen-Kreuzburg, Oels-Gnesen u. s. w. vorgegangen werden soll. Für Staatsbahnen, so heisst es in jener Mittheilung, bedarf es zu diesem Ende nur einer Verständigung mit der Landesvertretung, für Privatbahnen, soweit nicht die Concession Zwangsmittel bietet oder eine gütliche Verständigung erreicht bezw. der Ankauf beabsichtigt wird, würde der Weg der Gesetzgebung zu betreten sein.

Verlängerung des Italienischen Staats-Eisenbahn-Betriebs.

In der Sitzung der Deputirtenkammer vom 11. cr. wurde der von der Regierung eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die provisorische Fortführung des Betriebes der Oberitalienischen und der Römischen Bahnen durch den Staat für die Zeit vom 1. Januar bis 31. December 1883 mit 250 gegen 23 Stimmen genehmigt. Bei Gelegenheit der Debatte über diesen Gesetzentwurf bemerkte der Minister der öffentlichen Arbeiten Baccarini, dass in Ausführung des Gesetzes vom 29. Juli 1879, betreffend die Eisenbahnergänzungsbauten, bereits für über 500 Millionen Lire zur Ausführung verdungen und dass 1200 km neue Bahnen seit 1879 eröffnet worden seien. Die Regierung werde alle Bauten so viel als thunlich beschleunigen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Unter Bezugnahme auf die in No. 99 der V.-Zeitung (Seite 1283 zweite Spalte) enthaltene Bekanntmachung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn vom 14. d. Mts. bringen wir auf Antrag der genannten Verwaltung hiermit zur allgemeinen Kenntniss, dass die Station Loslau zur Annahme und Abgabe von Sprengstoffen vorerst nicht geeignet ist.

Berlin, den 22. December 1882.
Geschäftsführende Direction.
Simon.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1883 tritt zum rubricirten Verbandsverkehr der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Abänderung bezw. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Aufnahme neuer Stationen, Beschränkung der Abfertigung von Sendungen nach Station Kray, Abänderung der Bahnbezeichnung für einige Concurrenzstationen, neue Sätze des Ausnahme-Tarifs B. für die Stationen Salzuflen, Amsterdam u. Rotterdam, sowie Berichtigungen.

Druckexemplare sind vom 1. Januar n. J. ab auf den Verbandstationen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben, bis dahin ertheilt nähere Auskunft das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Königlichen Direction. Breslau, den 18. December 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Verbands-Verwaltungen. (2316)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Zum Gütertarif vom 1/12. 1881 u. zum Tarif für Vieh- etc. Transporte vom 20. October cr. treten am 20. December cr., d. i. mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Grimmenthal-Suhl des Directionsbezirks Magdeburg, Nachtrag X bezw. Nachtrag I mit Frachtsätzen für die Stationen Dietzhausen, Rohr und Suhl in Kraft. Exemplare à 0,15 ℳ bezw. 0,05 ℳ sind bei den Verbands-Expeditionen zu haben. Erfurt, den 16. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (2317)

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die in Gemässheit unserer Publication vom 30. November l. J. für den 1. Januar 1883 in Aussicht genommene Ausgabe eines neuen Tarifs für den directen Güterverkehr zwischen Basel, Badischer Bahnhof, und den Stationen der Aargauischen Südbahn, sowie Bremgarten wird nicht stattfinden; dagegen tritt der bisherige Tarif für diesen Verkehr vom 1. Februar l. J. am 1. Januar 1883 ausser Kraft, und werden die betreffenden Güter vorläufig und bis zur Ausgabe eines neuen Tarifs in Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn, umkartirt. Ueber die in Betracht kommenden Tarifsätze geben unsere Stationen Auskunft. Karlsruhe, 18. December 1882. General-direction. (2318)

Unsere Bekanntmachung vom 15. d. M., betreffend Instradirungs-Aenderungen im Hanseatisch-Schlesischen, Hanseatisch-Preussischen, Berlin-Anhalt-Berlin-Hamburger etc., im Niederdeutschen, Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen, Norddeutsch-Sächsischen, Nordostsee-Hannover-Thüringischen und Hamburg-Lübeck-Bayerischen Eisenbahnverbande wird dahin modificirt, dass die Routen Büchen-Lübeck bezw. Lüneburg-Lauenburg-Büchen sowie Büchen-Lübeck-Eutin und Büchen-Lübeck-Oldesloe an dem Verkehre mit den Stationen Lübeck, Eutin, Kiel und Oldesloe bezw. über Oldesloe hinaus, ferner die Route Lüneburg-Lauenburg-Hagenow an dem Verkehre mit den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn bis auf Weiteres in bisherigem Umfange betheiligt bleiben. Magdeburg, den 19. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen. (2319)

K. K. pr. Böhmische Nordb.-Gesellschaft. Mit dem 1. Januar 1883 treten infolge der Vereinigung der K. K. priv. Turnau Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft mit der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, auf den vereinigten Linien der Letzteren, für den Personen- und Sachentransport neue Tarife in Wirksamkeit, und werden mit diesem Tage die bisherigen gleichen Tarife der beiden Bahnen vom 1. October 1876, beziehungsweise 15. Mai 1882 sammt Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der neuen Tarife erliegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht und können sowohl daselbst, als auch bei der Direction in Prag, Pflastergasse Nr. 5 neu (Tarifabtheilung), gegen Erlag der Selbskosten bezogen werden. Prag, im Decbr. 1882. Die Direction. (2320)

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Die Beschränkung für die Annahme der in Mieschkow ankommenden Güter hinsichtlich der Frachtzahlung und Nachnahmebelastung wird vom 1. Januar 1883 ab aufgehoben. Direction. (2321)

Für Braunkohlen in Ladungen von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief im Verkehr von Harbke (Kartirungsstation Helmstedt) nach einigen Stationen des diesseitigen Bezirks kommen am 1. Januar 1883 theilweise ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Ueberdie Höhe derselben ertheilt das hiesige Verkehrsbüreau Auskunft. Magdeburg, den 18. Decbr. 1882. Kgl. Eisenbahn-Direction. (2322)

Für die Beförderung von Holz in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen von Station Darfeld nach der Niederländischen Rheinbahn Station Amsterdam via Emmerich kommen fortan ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung. Das Nähere ist bei der Güter-Expedition zu Darfeld zu erfahren. Köln, den 18. December 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (2323)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 6. d. Mts. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass durch den Nachtrag XIV zu dem Gütertarifheft No. 5 auch die Ausnahme-Frachtsätze für Sprit- und Spiritussendungen nach der Schweiz auf Basel transit und Singen transit vom 1. Januar k. J. ab abgeändert bezw. ergänzt werden. Erfurt, den 15. December 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2324)

Im Hanseatisch-Schlesischen, Hanseatisch-Preussischen, Berlin-Anhalt-Berlin-Hamburger etc., Niederdeutschen, Norddeutsch-Sächsischen, Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen und Hamburg-Lübeck-Bayerischen Eisenbahn-Verbande wird der Verkehr von Stationen der Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen und der Hamburg - Altonaer Verbindungsbahn nach den östlichen und südlichen Verbandstationen vom 3. Febr. 1883 ab ausschliesslich via Hamburg-Bergedorf dirigirt, soweit nicht die Leitung der Transporte über Oldesloe-Lübeck oder Eutin-Lübeck erfolgt. Die Route via Hamburg-Harburg scheidet mit dem gleichen Tage aus dem bezeichneten Verkehr aus. Berlin, den 20. December 1882. Direction der Berlin - Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (2325)

Im **Niederdeutschen und Rheinisch-Niederdeutschen Verbande** wird der Verkehr von den Verbandstationen der Strecken Nienburg-Bremen-Harburg und Bremen-Münster-Hamm, sowie allen westlich und südlich von letzterer gelegenen Stationen nach Lübeck und Eutin, sowie nach den Verbandstationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, soweit zur Zeit directe Tarife sowohl via Harburg-Wandsbeck als auch via Lüneburg-Lauenburg-Büchen bezw. Hagenow bestehen, vom 3. Februar 1883 ab über die Route Harburg-Wandsbeck nicht mehr direct abgefertigt und scheidet letztere Route aus diesem Verkehre aus. Berlin, den 20. Decbr. 1882. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (2326)

Am 1. Januar k. J. tritt zu dem Staatsbahntarife zwischen den Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke **Berlin und Breslau** ein Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen von Tarifvorschriften etc., directe Kilometerentfernungen resp. Frachtsätze für den Verkehr mit Cüstriner Vorstadt K.-O., Grube Vaterland N.-M.-E., Groschowitz, Loslau, Montwy und Steinsalzbergwerk Klausaschacht O.-S.-E., ermässigte Kilometerentfernungen und Frachtsätze zwischen den Stationen der Strecke Arnswalde bis Rokietnice O.-S.-E. einerseits und mehreren Stationen des Directionsbezirks Berlin andererseits, Ausnahmesätze für Blei, Zink, bleiische und zinkische Producte für den Verkehr ab Ohlau, Lossen etc., eine Bestimmung über die Giltigkeitsdauer der für Eisen und Stahl des Special-Tarifs II nach Berlin etc. bestehenden Ausnahmesätze, sowie Berichtigungen von Kilometerentfernungen und Frachtsätzen. — Die dadurch bedingten Tariferhöhungen treten erst mit dem 10. Februar k. J. in Kraft. — Druckexemplare sind von den Verbandstationen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück zu beziehen. Breslau, den 15. Decbr. 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (2327)

Am 1. Februar 1883 scheidet im **Westdeutschen Eisenbahn-Verbande** die Route via Frankfurt a./M.-Mainz-Bingen im Verkehr mit Stationen der Rhein - Nahe- und Saarbrücker Bahn sowie der Reichs-Eisenbahnen via Saarbrücken aus, und haben die Tarife nur volle Gültigkeit über die Route Bingerbrück - Rüdesheim - Frankfurt a./M. Hannover, den 19. December 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (2328)

Oesterr.-Ungarischer Kohlen-Verkehr. Am 15. Januar 1883 tritt für Mineralkohlen- und Coakssendungen von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kaschau-Oderberger Bahn nach Stationen Ungarischer Bahnen ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben wird der bisherige Tarif für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr vom 10. November 1877, sammt I. Nachtrag ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind im commerciellen Bureau der Kaschau - Oderberger Eisenbahn (Budapest V. Széchenyi utcza 2) erhältlich. Budapest, am 15. December 1882. Die General-Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (2329)

Mährisch-Schlesische Centralbahn, K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf - Römerstadt und Erbersdorf - Würbenthal. Ab 15. Januar 1883 tritt an Stelle der reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, ein neuer Tarif in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der generelle Tarif vom 1. October 1876 sammt den dazu gehörenden Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Tarif-Exemplare werden bei der Direction in Wien, I. Hegelgasse 7 verabfolgt. Wien, am 15. December 1882. Die Direction. (2330)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Januar 1883 tritt auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn der Nachtrag V zu den reglementarischen Bestimmungen und den allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport, giltig v. 1. Februar 1878, in Wirksamkeit. Derselbe enthält:

1. Bestimmung über die Aufzahlung von Differenzgebühren auf Tour- u. Retourbillets.

2. Einführung von Jahres-Abonnementskarten für Passagiere der I. und II. Classe giltig für sämmtliche Linien dieser Verwaltung.

Wien, am 16. Decbr. 1882. Die Central-Verwaltung. (2531)

2. Eröffnungen etc.

Oberschlesische Eisenbahn. Am 22. December cr. erfolgt die Betriebseröffnung der Station Loslau, was wir mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 14. d. Mts. zur öffentlichen Kenntniss bringen. Breslau, den 19. December 1882. Königl. Direction.

3. Uebergang der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn an die Böhmische Nordbahn.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. K. K. priv. Turnau - Kralup - Prager Eisenbahn. Die gefertigten Verwaltungen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn und der K. K. priv. Turnau - Kralup - Prager Eisenbahn geben hiermit bekannt, dass in Ausführung der Beschlüsse der Generalversammlungen der beiden Gesellschaften vom 29. bezw. 30. Juni l. J. der gesammte Betrieb der Turnau - Kralup - Prager Eisenbahn vom 1. Januar 1883 an von der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn unter Vereinigung der beiderseitigen Strecken zu einem einheitlichen Bahnnetze übernommen wird.

Es tritt daher mit dem genannten Tage die K. K. priv. Böhmische Nordbahn in allen geschäftlichen Beziehungen an die Stelle der K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn und werden von da ab sowohl die bereits anhängigen als auch die neu entstehenden Geschäftsverhältnisse derselben nur von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vertreten.

Was speciell die neuen, mit 1. Januar 1883 in Kraft tretenden Localtarife der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn anbelangt, wird auf die diesbezüglich ergangene besondere Verlautbarung verwiesen. Prag, am 20. December 1882. Der Verwaltungsrath der K. K. priv. Turnau - Kralup - Prager Eisenbahn. Der Verwaltungsrath der K. K priv. Böhmischen Nordbahn. (514)

4. Verleihung von Güterwagen.

Nordbrabant - Deutsche Eisenbahngesellschaft. Fünfunddreissig offene Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft stehen zu vermiethen. Die Direction. (508)

5. Ausloosungen etc.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. 3. Bekanntmachung. Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritäts-Obligationen I., II., III. und IV. Emission der Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft haben am 4. Juli d. J. stattgefunden und sind in denselben folgende Nummern gezogen worden:

I. 4pCt. Prioritäts - Obligationen.
I. Emission (XVI. Ausloosung).

50 Stück à 150 Thaler, jetzt 450 ℳ
205 327 339 380 381 592 640 904 908 999 1054 1248 1322 1387 1398 1590 1833 1984 2078 2257 2287 2312 2464 2714 2793 3052 3233 3294 3298 3371 3437 3439 3457 3530 3586 3649 3675 3729 3795 3946 4009 4021 4088 4119 4164 4365 4487 4731 4935 4936.

25 Stück à 300 Thaler, jetzt 900 ℳ
5107 5172 5231 5245 5549 5557 5558 5829 5878 5889 5913 6164 6229 6256 6325 6401 6685 6700 6848 6865 6874 6896 7199 7234 7250.

10 Stück à 750 Thaler, jetzt 2 250 ℳ
7537 7624 7810 7931 8035 8157 8231 8408 8461 8476.

5 Stück à 1 500 Thaler, jetzt 4 500 ℳ
8590 8608 8612 8637 8836.

Restanten aus früheren Ausloosungen.
24 798 811 1323 2726 2989 3821 3924 4893 5223 5404 5546 5612 5830 5883 6248 6415 7026 7509 7852.

II. 4½pCt. convertirte, früher 5pCt. Prioritäts - Obligationen.
II. Emission (XII. Ausloosung).
I. Theil.

115 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ
317 339 374 644 1307 1556 1777 2004 2065 2092 2595 2664 2797 2818 3136 3187 3273

3287 3746 3748 4023 4025 4066 4237 4429 4482 4702 4798 4898 5044 5308 5427 5972 6320 6547 6647 6916 7010 7040 7072 7109 7110 7224 7302 7325 7393 7460 7461 7585 7764 7840 7971 8043 8162 8178 8240 8396 8518 8563 8565 8800 8816 8903 8943 9159 9261 9417 9423 9433 9541 9558 9591 9737 9745 9769 9784 9790 9841 9860 9908 9918 9929 9930 9945 9953 10032 10188 10303 10444 10455 10508 10541 10571 10600 10699 10709 10710 10961 11005 11045 11178 11184 11195 11310 11330 11408 11410 11426 11519 11549 11768 11819 11826 12454 12462.

23 Stück à 500 Thaler, jetzt 1500 ℳ.
12619 12788 12789 12815 12835 12856 12860 12937 13189 13225 13273 13280 13341 13353 13539 13818 13848 13888 13985 14130 14180 14207 14255.

II. Theil.

47 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ.
15034 16423 16479 16499 16535 16560 16566 16801 16813 17044 17333 17358 17372 17527 17625 17712 18001 18027 18028 18085 18115 18146 18162 18163 18169 18173 18189 18260 18271 18545 18631 18852 18875 18912 18940 18999 19184 19185 19198 19199 19375 19515 19754 19755 19784 19797 19845.

9 Stück à 500 Thaler, jetzt 1500 ℳ.
20040 20185 20292 20367 20515 20595 20677 20861 20973.

Restanten aus früheren Ausloosungen.
790 1134 1164 1339 2165 2311 2457 3213 3609 3610 4852 5274 5985 6800 6982 7024 8899 9238 9315 9316 10498 10946 11036 11037 11382 11882 12697 13011 13074 13460 13961 16011 17115 17118 17473 17654 18695 18702 18988 19014 19023 19363 19445 19849 20354 20498 20516.

III. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen.

III. Emission (VI. Ausloosung).

49 Stück à 300 ℳ.
311 1411 1432 1642 1654 2248 2282 2531 2909 2928 2965 3186 3277 3841 3898 4108 4157 4179 4180 4566 4597 4603 4632 4638 4665 4677 4684 5699 5959 5972 5973 5990 6037 6052 6070 6074 6081 6096 6122 6137 6144 6278 6648 6903 6926 6928 7182 7356 7431.

9 Stück à 1500 ℳ.
7582 7632 7911 8072 8146 8212 8688 8774 8986.

IV. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen. IV. Emission.

I. Theil. (IV. Ausloosung.)

14 Stück à 500 ℳ.
989 1038 1348 1452 1467 1486 1487 1511 1547 1563 1739 1814 2098 2547.

5 Stück à 2000 ℳ.
3018 3024 3141 3598 3642.

II. Theil. (III. Ausloosung.)

17 Stück à 1000 ℳ.
4305 4310 4383 4385 4431 4544 4751 4793 5377 6178 6344 6373 6415 6418 6524 6567 6704.

Restanten aus früheren Ausloosungen.
1256 1438 2388 2644 3069 5234.

Die Zahlung der Kapitalbeträge der am 4. Juli d. J. gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörenden Zinscoupons und Talons vom 2. Januar k. J. an bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, woselbst auch die von früheren Ausloosungen restirenden Obligationen an jedem Montage, Dienstage, Donnerstage und Freitage von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags schon jetzt zur Einlösung präsentirt werden können.

Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen II. Emission werden auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst. Altona, den 19. December 1882. Die Direction. (510)

Pfälzische Eisenbahnen. Nicht erhobene Dividenden- und Zinscoupons. Von nachstehenden Actien der Pfälzischen Ludwigs-, Maximilians- und Nordbahnen sind die Dividenden resp. Zinsen noch nicht erhoben worden:

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a. Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1877. No. 895 3812 9784 9808 9845 9896 12471 12472 13726 14337 15804 16715 19358 19449 19653 19717 19718 20946 20947 21165 21294 21549 22148 22149 22467 22468 22469.

Vom Jahre 1878. No. 895 3812 5063 6678 9784 9808 9845 9896 12471 12472 12653 12905 13726 14337 15804 19358 19449 19653 19717 19718 20946 20947 21165 21294 22148 22149.

Vom Jahre 1879. No. 895 2341 2762 2853 3812 9548 9784 9808 9845 9896 12321 12471 12472 12524 12905 13726 14337 15804 19358 19449 19653 19717 19718 20110 20946 20947 21165 21294 21651.

b. Actien-Zins-Coupons.

1. Januar 1878. No. 2414 9896 13726 17428.

1. Juli 1878. No. 8709 9896 12905 13134 13726.

1. Januar 1879. No. 9896 12905 13726 14290 20464.

1. Juli 1879. No. 9896 12905 13726.

1. Januar 1880. No. 9896 12145 12905 13726.

1. Juli 1880. No. 4929 7515 9896 12321 12905 13726 18700.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

a. Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1877. No. 446 453 620 669 880 899 1428 2510 2628 2723 3149 3150 3151 3152 3153 3369 3539 3978 4211 4797 5057 5552 5614 5648 5649 6131 6290 6413 6414 7252 8272 8330 9677 9678 10061 10062 10063 10064 10065 10066 10113 11236 11263 11594 12278 12283 12284 12432 12433 12652 12678 12714 12715 12716 13268.

Vom Jahre 1878. No. 446 669 859 880 899 1428 1942 2628 3149 3150 3151 3152 3153 3369 3539 3978 4211 4797 5552 5614 6131 6290 6413 6414 6749 8330 9314 9677 9678 10061 10062 10063 10064 10065 10066 10113 10511 10512 11263 12652 12678 12714 12715 12716 13250 13268.

Vom Jahre 1879. No. 152 154 216 337 446 577 578 669 709 859 880 899 1315 1428 1942 2628 3149 3150 3151 3152 3153 3369 3539 3653 3656 3978 4782 5614 6131 6176 6290 6413 6414 7848 7849 8330 9677 9678 10113 10511 10512 11263 12196 12652 12714 12715 12716 13268.

b. Actien-Zins-Coupons.

1. Juli 1879. No. 9889 11456.

1. Juli 1880. No. 3067 5964.

III. Pfälzische Nordbahnen.

Actien-Zins-Coupons.

1. Januar 1878. No. 4795 4796 4797 16830 16898.

1. Juli 1878. No. 4795 4796 4797 11020 19733 19734 19735 19736.

1. Januar 1879. No. 4795 4796 4797 11595 19733 19734 19735 19736.

1. Juli 1879. No. 4795 4796 4797 19733 19734 19735 19736.

1. Januar 1880. No. 4795 4796 4797 6387 11817 19733 19734 19735 19736.

1. Juli 1880. No. 4795 4796 4797 15074 17931 19437.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, sind dieselben in Gemässheit des erwähnten Paragraphen der Satzungen als ungiltig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim. Ludwigshafen a/Rh., 20. December 1882. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (512.)

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit des § 4 der Bekanntmachung des Herzoglichen Staatsministeriums vom 30. October 1874, die Emission von 300 000 ℳ. Prioritätsobligationen I der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betreffend, machen wir hierdurch bekannt, dass die am Freitage

den 12. Januar 1883

stattfindende Ausloosung derjenigen der gedachten Obligationen, welche behuf Tilgung von einem Procente des Emissionsbetrages zur Rückzahlung kommen sollen, im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe vorgenommen werden soll.

Den Obligationsinhabern ist gestattet, dem Ausloosungsgeschäfte beizuwohnen. Braunschweig, 12. December 1882. Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. (495)

6. Auszahlungen.

K. K. priv. Kronprinz-Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich hiermit zur Kenntniss zu bringen, dass der am 1. Januar 1883 fällige Coupon der gesellschaftlichen Actien vom Fälligkeitstermine an in Wien beim Wiener Giro-Cassenverein (I Rockhgasse 4) mit Fünf Gulden Oe. W. in Silber, und die am gleichen Tage fälligen verloosten Actien ebendort mit Zweihundert Gulden Oe. W. in Silber eingelöst werden.

Die zur Einreichung erforderlichen Begleitscheine werden beim Wiener Giro- und Cassenverein und bei der Liquidatur der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien ausgefolgt. Wien, am 18. December 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (515)

Braunschweigische Eisenbahn. Die Einlösung der am 2. Januar k. J. fälligen Zinscoupons der 4½ pCt. und 4 pCt. Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft erfolgt von dem bezeichneten Tage an

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse und dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,

in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und bei der Berliner Handelsgesellschaft.

Werden mehrere Zinscoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem von dem Präsentanten unterschriebenen, nach den Kategorien und Nummern der Obligationen geordneten, die Stückzahl und den Geldbetrag ergebenden Verzeichnisse einzureichen. Braunschweig, den 16. December 1882. Direction der Braunschw. Eisenbahngesellschaft. F. W. Wolf. (509)

7. Umtausch von Actien.

Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft. Zur weiteren Ausführung des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36), fordern wir im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. B. Serie A. der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (Gotha-Leinefelde) auf, diese Actien **vom 1. October d. J. ab** gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptcasse hierselbst oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin (Leipziger Platz No. 17) einzureichen. Es wird für je eine Actie Lit. B. Serie A. à 300 ℳ. eine Staatsschuldverschreibung der vierprocentigen consolidirten Anleihe

zum Nominalbetrage von 300 *M.* unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 *M.* 50 *₰* pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5000, 2000, 1000, 500, 300 und 200 *M.* ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Appoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind daher die Dividendenscheine für das Jahr 1882 und die folgenden Jahre No. 16—20 nebst Talons mit einzuliefern. Für die fehlenden Dividendenscheine werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. October 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interimsquittung ausgehändigt werden.

Zur raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses Geschäfts empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien nebst dazu gehörigen Dividendenscheinen No. 16—20 und Talons, ebenso alle darauf bezügliche Correspondenz, sind direct an unsere Hauptcasse hier oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptcasse in Berlin — nicht aber unter der Adresse der unterzeichneten Direction — einzusenden.

2. Jeder einzelnen Sendung ist das vorgeschriebene Nummernverzeichniss in duplo beizufügen, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptcassen in Berlin und Erfurt, wie auch von den Billet-Expeditionen unserer grösseren Stationen unentgeltlich verabfolgt werden.

Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In einem der beiden Nummernverzeichnisse ist die vorgedruckte Empfangsquittung ordnungsmässig zu vollziehen und die Werthsdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Für grössere Posten von Actien, welche der Besitzer derselben zum Umtausche persönlich in Erfurt zu präsentiren beabsichtigt, ist zuvor der Tag und die Stunde mit der Hauptcasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. August 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (323)

8. Fahrplan.

Oberschlesische Eisenbahn. Auf der 11,5 km langen Bahnstrecke Rybnik-Loslau tritt am 22. d. Mts. folgender Fahrplan für den Personen-, Güter- und Viehverkehr in Kraft.

(Ortszeit.)

Loslau—Rybnik.				Rybnik-Loslau.		
Gem. Zug No.				Gem. Zug No.		
147 1.-4. Cl.	149 1.-4. Cl.	149a 1-4. Cl.		148 1.-4. Cl.	150 1.-4. Cl.	150a 1.-4. Cl.
Vm	Vm.	Nm.		Vm.	Nm.	Nm.
7^{0}	10^{15}	4^{17}	Abf. Loslau Ank.	9^{0}	12^{55}	6^{53}
7^{48}	11^{5}	5^{5}	Ank. Rybnik Abf	8^{10}	12^{7}	6^{5}
Vm.	Vm.	Nm.		Vm.	Nm.	Nm.

Breslau, den 19. December 1882. Königl. Direction. (513)

9. Submissionen.

Kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover. Die Lieferung von:

a) 100 Stück bedeckten Güterwagen und
b) 40 „ Hochbordwagen

soll vergeben werden.

Termin, Freitag den 12. Januar 1883. Bedingungen sind gegen Einzahlung von 3 *M.* vom unterzeichneten Büreau zu beziehen. Hannover, den 20. December 1882. Maschinentechnisches Büreau. (516 J)

Privat-Anzeigen.

No. 24. Jahrgang 1882. Berlin, am 25. December 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 22. December Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A	1	1	—	Eisenstange —	8	1	Gemünden	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez.: Hofgeismar-Treuchtlingen.
2	A	1572	1	Kiste	— —	—	2	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
3	A B	606/607	2	Pack	Säcke —	—	3	Rothfliess	„	
4	A C	1235	1	Korb	leer —	2	4	Bocholt	K. E.-D. r. Köln	
5	A D	1485	1	Ballen	Wollwaaren —	50	5	Berlin	Berlin-Anhalt	
6	A H	7	1	Sack	Mandeln —	104,5	6	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
7	A H	1006	1	Fass	leer —	60	7	Mannheim	Badische	
8	A R	998/9	2	Fässer	leer —	18	8	Neuss	K. E.-D. Elberfeld	
9	A R	2712	1	Kiste	leer (ohne Boden) —	18	9	Karlsruhe	Badische	
10	A R	1168	1	„	Kerzen —	30	10	Halle C. B.	K.E.-D. Magdeburg	beschr.: Bismark.
11	A R K	643	1	„	? —	333	11	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
12	A S	2	1	Sack	Kartoffeln —	40	12	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
13	A S	152	1	Korb	Eisenwaaren —	60	13	Hagen	„	
14	A W S	345	1	Ballot	? —	17	14	Mannheim	Badische	Schwäbisch-Hall beschrieben.
15	B	2	1	Pack	Holzschuhe —	23	15	Altenessen	K. E.-D. r. Köln	
16	B B	717	1	Kiste	? —	88	16	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
17	B E	—	1	Bund	Signalstäbe und Messlatten	—	17	Freiburg	Badische	
18	B M	13	1	Fass	Petroleum —	182	18	Durlach	„	
19	B M	11762	1	Wagen	Maschinentheile —	—	19	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
20	B M E	1316	1	—	Plan —	—	20	Aschersleben	K.E.-D. Magdeburg	
21	B M M	38	1	Fass	leer —	31,5	21	Offenburg	Badische	
22	B P	3368	1	Kiste	Zündhölzer —	71	22	Thorn	Oberschlesische	
23	B R	100	1	Pack	leere Körbe —	28	23	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
24	B R	5493	1	Fass	? —	30	24	Mannheim	Badische	bez.: Mannheim.
25	B S D	101	1	Pack	Garn —	500	25	Venlo	Niederl. Staatsb.	
26	C	—	2	Säcke	Muscheln —	360	26	Hasselt	Grand Centr. Belge	
27	C A	12/14	3	—	Weinfuderfässer (leer)	—	27	Wasserleben	K.E.-D. Magdeburg	
28	C A F K	383	1	Korb	? —	7	28	Mannheim	Badische	bez.: München.
29	C H	1182	1	Kiste	? —	22	29	Berlin	K.E.-D. Magdeburg	bekl.: Obligs-Wald-Bobitz.
30	C L	3	1	„	? —	198	30	Halle	Berlin-Anhalt	
31	C P	12005	1	Bund	Spanisch. Rohr —	32	31	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
32	C S & Co.	165	1	Kiste	? —	76	32	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	beschrieb.: Annaburg B. A.
33	C Z	2366	1	Fass	Oel —	197	33	Herborn	K. E.-D. r. Köln	
34	D	3	1	Sack	Fourniere —	24,5	34	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
35	D M	25	2	Bund	Stahl —	62	35	Hagen	„	
36	E B #	46	1	Ballen	? —	12,5	36	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Osterode.
37	E C K	7/8 9	2 1	— Collo	Regale Bretter	52	37	Berlin L. B.	K.E.-D. Magdeburg	
38	E O	6150	1	Kiste	Fleischwaaren —	38	38	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
39	E P K P	7223	1	Fass	leer —	24	39	Kosel-Kandrzin	Oberschlesische	
40	E R	879	1	Sack	Papier —	54	40	Mannheim	Badische	
41	E S	1416	1	Colli	Leinwand —	—	41	Rothfliess	K. E.-D. Bromberg	
42	E S	1729	5	Kisten	Eisen —	—	42	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
43	F H	70	6	Rollen	Leinen —	130	43	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
44	F K	1/2	2	Fässer	leer —	17	44	Wesel	„	
45	F L B & Co.	256	1	Kiste	? —	105	45	Magdeburg C. B.	K.E.-D Magdeburg	beschr. Sachsenhausen Burg.
46	F T	8870	1	Kiste	Steingut —	28	46	Magdeburg C. B.	„	beschrieb. Frankfurt a/O.
47	G	10	1	Ballen	alte Säcke —	25	47	Mannheim	Badische	
48	G B	5/6	2	Käfige	leer —	28	48	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
49	G G	38	1 1	Korb Tonne	leer — leer —	57	49	Gnesen	Oberschlesische	
50	G H	7091	1	—	Kinderstuhl —	4	50	Wesel	K. E.-D. r. Köln	
51	G J	7386/7	2	Fässer	— —	30	51	Münster	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
52	G N S	3279	1	Kiste	?	18	52	Mannheim	Badische	Frankfurt-Remscheid bezettelt.
53	G R	5915/18	4	Pack	Pappdeckel	—	53	Duisburg	K. E.-D. Elberfeld	
54	G S	11	1	Kiste	Eisengussstück	10	54	Basel	Badische	
55	G T	—	2	Tonnen	leer	58	55	Gnesen	Oberschlesische	
56	G W	2730	1	Kiste	?	—	56	Rothfliess	K. E.-D. Bromberg	
57	H	3	1	Pack	Papier	47	57	Wesel	K. E.-D. r. Köln	
58	HB oder J B	4529 3193	1	Kiste	?	20,5	58	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
59	H E	2071	1	Ballen	?	101	59	Stendal	"	bekl. von M. Gladbach-Rostock.
60	H N	2	1	Kiste	?	18	60	Berlin	Berlin-Anhalt.	
61	H T	7963	1	Fass	leer	6	61	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
62	J K	418	1	Kiste	?	117	62	Deutz K. M.	"	
63	J M	1437	1	Fass	leer	4	63	Mannheim	Badische	
64	J R L	1332	1	Bund	Stahl	55	64	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
65	J S C H S K C	6054	1	Kiste	?	—	65	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
66	J W	2035	1	"	anschein. Bier	66	66	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
67	K	11	1	Schachtel	alte Sachen	5	67	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
68	K	11	1	—	Weinfuderfass, leer	—	68	Wasserleben	K.E.-D. Magdeburg	
69	K O	—	4	Stücke	eiserne Bruchtheile einer Kuppelung	28	69	Güterexped. Hamburg	Lüb.-Hamb. Bahn	am 2/12. auf Wagen 40262 K. O. off. Zug 305 vorgefunden.
70	K O	13461	1	Wagen	?	—	70	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
71	L	10	1	Ballen	Kalbfelle	24	71	Essen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
72	L B	340	1	"	?	47	72	Güterexped. Lübeck	Lüb.-Büchen.Bahn	beschrieb.: Woldagsen; a. 14/12. aus Wagen 16066 K. O.
73	M E	7473/4	2	Fässer	leer	40	73	Olsberg	K. E.-D. Elberfeld	
74	M R	504	1	Ballen	?	35	74	Mannheim	Badische	Basel bezettelt.
75	N	5	1	Kiste	?	—	75	Memel	K. E.-D. Bromberg	
76	N	1614/16	3	Kübel	Butter	57	76	Bernburg	K.E.-D. Magdeburg	
77	O G	229	1	Kiste	leer	32	77	Gnesen	Oberschlesische	
78	O S	15194	1	Wagen	Kohlen	—	78	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
79	P C	4732	1	Kiste	eiserne Bratpfannen	54,5	79	Hemelingen	"	
80	P L M	10746	1	—	Decke	—	80	Wylre	Grand Centr. Belge	
81	R G S	1801	1	Kiste	leer	26	81	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
82	R H	150	1	Sack	Reis	108	82	Clausthal	K. E.-D.Magdeburg	
83	R Rh	30810	1	Wagen	ein Drahtseil	—	83	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
84	R Rh	33664	1	"	Sand	—	84	Oberhausen K. M.	"	
85	R Rh	38637	1	"	Steine und Bretter	—	85	Dortmund K. M.	"	
86	S	1302	1	Kiste	?	—	86	Rothfliess	K. E.-D. Bromberg	
87	S C	—	1	—	Kessel aus Eisenblech	15	87	Mülheim a/Rh.K.M.	K. E.-D. r. Köln	
88	St	10	1	Ballen	Nessel	8	88	Burgsteinfurt	"	
89	Th	1697	1	Bierfass	leer	17	89	Gmünden	K.E.-D.Frankf.a/M.	
90	W	14	2	Colli	Ofentheile	10	90	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
91	W C	815	1	Pack	Bücher	10,5	91	Lindern	"	
92	W d J	7060	1	Ballen	?	48	92	Leipzig	K.E.-D.Magdeburg	beschr.: Viersen B. M. 9/12. — Oldenburg.
93	W L	6371	1	Kiste	Glascylinder	74	93	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
94	W V	523	1	Fass	leer	23	94	Mannheim	Badische	Algesheim-Heilbronn bezettelt.
95	X	100	1	Sack	Dividivi	35	95	Basel	"	
					B. Colli m. Adressen sign.					
96	A. Reich	—	3	Pack	Säcke	70	96	Gnesen	Oberschlesische	
97	Bubois	—	1	Korb	Liqueure	70	97	Philippeville	Grand Centr. Belge	
98	Gebr. Busch	9592	1	Pack	Säcke	19	98	Scherfede	K. E.-D. Elberfeld	
99	H. Windesheim, Halle u. Erfurt	—	4	Ballen	Säcke	108,5	99	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
100	Kratzfeld Engers	—	1	Sack	Brod	26,5	100	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
101	Ostrau Bielitz Dzieditz K F N	26 68 99 117 1876 280 28 123	8	—	eiserne Stützen	—	101	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
102	P. Mayfarth Frankfurt a/M.	—	1	Colli	Maschinentheile	2,5	102	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
103	Rabus & Stoll	—	1	Koffer	?	34	103	Mannheim	Badische	Karlsruhe-Mannheim bezettelt.
104	T Schultheiss	I	1	Bierfass	leer	17	104	Berlin	K.E.-D Magdeburg	
105	Sprengel	—	3	Pack	Säcke	—	105	Rothfliess	K. E.-D. Bromberg	
					C. Colli m. Nummernsign.					
106	—	5	1	Decke	?	80	106	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
107	—	11/14	4	—	Tischbretter	8	107	Mannheim	Badische	von Berlin P. M. bezettelt.

Laufende Nr.	Der Colli — Signatur — Marke.	Signatur — Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort — Station.	Lagerort — Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
108	—	3624	1	Korb	Geschirr —	67	108	Gnesen	Oberschlesische	
109	—	3625	1	„	leer —	28	109	„	„	
110	—	5347	1	Korbflasche	leer —	12	110	Mannheim	Badische	Ulm loco-Mannheim bezettelt.
					D. Colli mit Figuren sign.					
111	K	222/3 202	3	Ballen	Kunstwolle —	—	111	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
112	P	537	1	Fass	— —	—	112	Rothfliess	K. E.-D. Bromberg	
113	E	4507	1	Ballen	? —	63	113	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchener	Beschrieben: Grevesmühlen; am 6/12. aus Wagen 6217 H.
114		7151	1	„	? —	44	114	Mannheim	Badische	Bulle bezettelt.
115		—	1	Kiste	? —	28	115	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	Eingebrannte Marke: Offenbacher Margarin Fabrik.
116	(Fabrikmarke)	2	2	—	Schaufeln —	3	116	Quakenbrück	K. E.-D. r. Köln	
					E. Colli ohne Signatur.					
117	—	—	1	Sack	Betten —	28,5	117	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
118	—	—	1	„	Bohnen —	100	118	Gelsenkirchen	K. E.-D. r. Köln	
119	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	3	119	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
120	—	—	1	Farbtopf	leer —	1	120	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
121	—	—	1	Fass	leer —	62	121	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
122	—	—	1	„	leer —	—	122	Anvers Bs.	„	
123	—	—	4	Fässer	— —	1176	123	Venlo	Niederl. Staatsb.	
124	—	—	2	Pack	Fassreifen —	2	124	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
125	—	—	1	Korb	Feilen —	87	125	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
126	—	—	1	„	Fische —	20	126	Venlo	Niederl. Staatsb.	
127	—	—	1	—	eis. Gestell —	19	127	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	
128	—	—	1	Korb	1 leerer Glasballon —	5	128	Kreiensen	Braunschweig.	
129	—	—	9	—	Heerdplatten —	110	129	Karlsruhe	Badische	
130	—	—	1	Stück	Holz —	6	130	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
131	—	—	1	Colli	Holzschuhe —	18	131	Anvers Est	Grand Centr. Belge	
132	—	—	1	Korb	mit Kanne —	9	132	Mannheim	Badische	
133	—	—	1	Kasten	leer —	30	133	„	„	
134	—	—	1	—	Kette —	17	134	Essen Rh.	K. E.-D. r. Köln	
135	—	—	1	Kiste	leer (mit halbem Deckel)	7	135	Karlsruhe	Badische	
136	—	—	1	—	Knopf eines Kleiderständer	—	136	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
137	—	—	1	Pack	5 leere Körbe —	21	137	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
138	—	—	2	Wagen	Kohlen —	40 000	138	Vireux	Grand Centr. Belge	
139	—	—	1	Fass	Mennig —	124	139	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
140	—	—	10	—	Nistkästchen —	100	140	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
141	—	—	1	—	Ofenfuss —	1	141	Braunschweig	Braunschweig.	
142	—	—	2	—	Privatketten —	20	142	Wesel	K. E.-D. r. Köln	
143	—	—	1	Sack	Roggen —	60	143	Essen	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	—	1	Stange	Roheisen —	89	144	Hagen	„	
145	—	—	1	Collo	Rohr —	17	145	Neunkirchen	K. E.-D. r. Köln	
146	—	—	8 1	Stück Colli	Rohrgestänge — 8 Kupferrohre —	109,5 39,5	146	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
147	—	—	22	—	alte eiserne Roststäbe	374	147	Vallendar	K. E.-D. r. Köln	
148	—	—	1	Bund	Rundeisen —	25	148	Hennef	„	
149	—	—	1	Stange	Rundeisen —	50	149	Inowrazlaw	Oberschlesische	
150	—	—	1	—	gusseiserne Schaale	2	150	Wernigerode	K.E.-D. Magdeburg	
151	—	—	1	—	Schiebkarre —	68	151	Lodelinsart	Grand Centr. Belge	
152	—	—	1	Bund	Stahl —	25	152	Delstern	K. E.-D. Elberfeld	
153	—	—	1	Stab	Stahl —	25	153	Hagen	„	
154	—	—	2	—	Standbäume —	—	154	Berlin	Berlin-Anhalt.	
155	—	—	1	—	Wärmflasche —	—	155	Aerschot	Grand Centr. Belge	
156	—	—	2	—	Wagendecken —	—	156	Mannheim	Badische	
157	—	—	1	—	Wagenwinde —	54	157	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
158	—	—	1	Ring	Walzdraht —	16	158	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.										
1	F	—	3	Fässer	Heringe	—	255	1	Kaschau	Kaschau-Oderb.	von Oderberg.
2	J B	30	1	Fass	Petroleum	—	187	2	Ruttek	„	von Trzinietz.
3	J B & C	—	1	„	leer, alt	—	9	3	Kaschau	„	
4	L	—	1	Sack	Mais	—	85	4	Márciczán	„	
5	L F	{ 3, 4, 5, 13 }	4	Körbe	frische Fische	—	246	5	Orló	„	v. Mav Budapest.
6	Máv	—	2	Stück	Laternen	—	—	6	Kaschau	„	von Orló.
7	S B	—	2	Säcke	Gerste	—	127	7	Oderberg	„	v. Mav Budapest.
8	{ W / W	— / 2	1 / 24	} Fässchen	Heringe	—	{ 5 / 120 }	8	Kaschau	„	von Tetschen.
9	Blei	3	1	Sack	Gerste	—	50	9	Poprádfelka	„	von Miskolcz.
10	—	119	24	Brode	Zucker	—	247	10	Ruttek	„	von Troppau.
11	—	151	2	Collo	Ofentheile	—	17	11	Ruttka	„	von Wien K.F.-N.
12	—	585	50	Brode	Zucker	—	423	12	Kaschau	„	von Leipnik.
13	—	—	1	Fass	leer, alt	—	41	13	Poprá lfelka	„	206 l.
14	—	—	1	Sack	Hanfsaamen	—	46	14	Ruttek	„	von Ber.-Ujfalu.
15	—	—	1	Stück	Knierohr	—	0,5	15	Kaschau	„	
16	—	—	1	„	Kuhhaut	—	12	16	Varin	„	von Teschen.
17	—	—	1	„	Lager aus Messing	—	2,5	17	Oderberg	„	
18	—	—	10	„	{ Maschinentheile aus Gusseisen }		141	18	Poprádfelka	„	
19	—	—	1	Sack	Weizen	—	70	19	Ruttek	„	v. Apcz-Szánthó.
—	R F	—	4	{ hölzerne Stützen }	—	—	—	—	Wilhelmsbrück	Breslau-Warschau.	Gut ist auf der Strecke Cottbus-Wilhelmsbrück in Verlust gerathen. (Karte Cottbus - Wilhelmsbrück No. 1 pos. 1 v. 22/11.cr.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 101. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburgerstrasse 22.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. December 1882.

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichniss des Jahrgangs 1882 bei.

Indem wir mit dieser Nummer den 22. Jahrgang unserer Zeitung schliessen, ersuchen wir um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements. — Die Zeitung erscheint im Jahre 1883 wie bisher Montags und Freitags.

Abonnements-Bedingungen.

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk., pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

☞ Sämmtliche offizielle Inserate sowie Manuscripte sind franco einzusenden an die Redaction (oder unter der persönlichen Adresse des Redacteurs) Berlin W., Magdeburger-Strasse 22. Wir erlauben uns noch besonders hierauf aufmerksam zu machen, da von jetzt ab **alle** an die **„Expedition"** adressirten Briefe **nicht an die Redaction**, sondern an die Expedition resp. das Vereinsbüreau (Bahnhofstrasse 3 SW.) von der Post abgegeben werden sollen.

Die Redaction.

Ergebnisse des Bahn-Omnibusbetriebes auf der Berlin-Görlitzer Bahn im Jahre 1881.

Unter Bezugnahme auf das in No. 16 S. 221 dieser Zeitung, Jahrgang 1881, enthaltene ausführliche Referat über den am 11. Februar 1881 im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin gehaltenen Vortrag „Ergebnisse des Bahn-Omnibusbetriebes zwischen Berlin und Grünau in der Zeit vom 15. October 1879 bis 14. October 1881" wird über die weitere Entwickelung jenes Verkehrs und die Resultate desselben das Folgende mitgetheilt.

Mit den gleichen Betriebsmitteln (2 kleinen Krauss'schen Tramwaymaschinen und dem 120 bis 130 Personen fassenden zweietagigen Omnibuswagen) und in wesentlich derselben Art, wie in den Vorjahren, ist der Bahn-Omnibusbetrieb zwischen Berlin und Grünau auch im Jahre 1881 durchgeführt.

Die auf amtliche Rapporte und gewissenhafte Ermittelung gestützte Berechnung der Betriebskosten, welche, soweit sie sich auf den Verbrauch von Heiz- etc. Materialien und die Reparaturkosten der Maschinen und Wagen beziehen, in untenstehender Tabelle sub B a detaillirt nachgewiesen sind, hat die Thatsache wiederum constatirt, dass die im Februar 1879 im Verein für Eisenbahnkunde angegebenen, derzeit nur auf eine 6 monatliche Betriebszeit gestützten Zahlen, in allen Punkten zutreffend gewesen sind, bis auf die naturgemäss in den verschiedenen Jahren schwankenden Kosten für Reparaturen an den Maschinen.

Letzterer Posten hat sich wegen Ausführung von Hauptreparaturen an beiden Tramwaymaschinen (zum Gesammtkosten-Betrage von 3 268,96 *M.*) im Jahre 1881 auf 7,915 ₰ pro Zugkilometer gestellt, während diese Kosten nur 3,162 ₰ im Jahre 1880 betragen hatten. Als Mittelwerth dürften 5,6 ₰ pro Zugkilometer für die Maschinenreparatur anzusehen sein und sich darnach die Gesammtkosten des Bahn-Omnibusbetriebes (excl. Verzinsung und Amortisation der Kosten für das rollende Material) auf rund 35,3 ₰ für den Zugkilometer stellen.

Der vorgenannten, nicht wesentlichen Erhöhung der Betriebskosten steht eine ganz bedeutende Steigerung des durch die Bahn-Omnibuszüge vermittelten Personenverkehrs und somit eine erhebliche Vermehrung der Einnahmen gegen die Vorjahre gegenüber.

Wie Tabelle A der untenstehenden Zusammenstellung angiebt, wurden bei fast gleicher Gesammtzahl der gefahrenen Züge darin befördert:

im Jahre 1879 = 71 067 oder pro Zug durchschn. 21,6 Personen,
„ „ 1880 = 91 909 „ „ „ „ 28,0 „
„ „ 1881 = 118 639 „ „ „ „ 36,1 „

Da nach den früheren Mittheilungen die Betriebskosten für die Bahn-Omnibuszüge schon durch das Fahrgeld von 13 Personen pro Zug gedeckt werden, so bedarf es keiner weiteren Nachweisung über die besondere Rentabilität dieser Betriebsart.

In der Zeit vom 1. April bis 1. October mussten wegen des massenhaften Andranges von Vergnügungsreisenden an den Sonntag-Nachmittagen und auch wegen Rückbeförderung der Arbeiter von Berlin an den Sonnabend-Abenden die Bahn-Omnibuszüge durch Vollbahn-Locomotiven gefahren werden.

Eine weitere Folge der gesteigerten Benutzung der meisten Omnibuszüge war die Verausgabung der Fahrbillets für dieselben durch die Stationscassen, da dem die Züge begleitenden Schaffner, welcher in den Vorjahren in den Zügen selbst die Billets verkaufte, hierzu bei einer stärkeren Besetzung der Züge und bei der kurzen Fahrzeit zwischen je 2 benachbarten Haltepunkten die nöthige Zeit fehlte und derselbe die durchaus nothwendige Controle über die Berechtigung der Passagiere zur Mitfahrt nicht ausführen konnte.

Ferner gestattete die Ausgabe der Billets durch die Stationscassen, die Fahrpreise statt des früheren Einheitssatzes für alle Halte- und Endpunkte, nach Massgabe der zu befahrenden Strecke zu bemessen, d. h. dieselben den Preisen der Vollbahnzüge gleich zu stellen.

In Folge letzterer Massnahme konnte endlich, nachdem der Gemeinschaftsvertrag wegen des Bahn-Omnibusbetriebes Berlin-Grünau mit Krauss & Comp. gelöst war, allgemein angeordnet werden, dass die Retourbillets der Vollbahnzüge auch zur Rück-

ahrt in den Bahn-Omnibuszügen und die der letzteren zur Rückahrt in den Vollbahnzügen berechtigen sollen.

Bahn-Omnibusbetrieb Görlitz-Zittau.

Die sehr günstigen Ergebnisse des Bahn-Omnibusbetriebes Berlin-Grünau gaben, wie bereits in der Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde am 11. Januar 1881 mitgetheilt ist, Veranlassung, einen gleichen Betrieb auch auf der 32,89 km langen Gebirgsbahnstrecke Görlitz-Zittau ins Auge zu fassen.

Da die Berlin-Görlitzer Verwaltung nicht in der Lage war, für einen Versuchsbetrieb, also für ein immerhin in seinen Folgen nicht ganz sicheres Unternehmen, grössere Geldmittel zur Anschaffung der nöthigen Betriebsmittel aufzuwenden, so acceptirte dieselbe gern den Antrag der Firma C. G. Hauke & Co. in Zittau, „den Bahn-Omnibusbetrieb Görlitz-Zittau mit ihr als Gemeinschaftsunternehmen auf der Basis des ursprünglichen Vertrages zwischen der Berlin-Görlitzer Bahn und Krauss & Co. wegen des Bahn-Omnibusbetriebes Berlin-Grünau auszuführen."

Nachdem genannte Firma die nach dem darnach geschlossenen Vertrage zu beschaffenden, in untenstehender Nachweisung sub C näher beschriebenen 2 kleinen Tendermaschinen und 2 Personenwagen (à 60 Personen fassend) gestellt hatte, wurde am 15. Mai 1881 der Omnibusbetrieb zwischen Görlitz und Zittau eröffnet.

Wenn auch nicht in dem gleich hohen Masse wie beim Bahn-Omnibusbetriebe Berlin-Grünau, so sind die Ergebnisse des Betriebes zwischen Görlitz und Zittau doch sehr günstige gewesen und hat sich das im Interesse der Anwohner der Strecke Görlitz-Zittau hochwichtige Unternehmen auch als ein finanziell sehr lucratives herausgestellt.

In der Tabelle Bb der nachfolgenden Nachweisung sind die Kosten für das Heiz-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparatur der Maschinen und Wagen zu 14,838 ₰ pro Zugkilometer, also 4,422 ₰ geringer, wie die gleichen Auslagen für den Betrieb zwischen Berlin und Grünau nachgewiesen. Der Grund dieses niedrigeren Satzes für den Betrieb auf einer Gebirgsbahn liegt in der Verwendung kräftigerer Maschinen und in der Neuheit des Materials des rollenden Stocks.

Zum Schluss dieser Mittheilungen wird noch bemerkt, dass beim Uebergange des Unternehmens der Berlin-Görlitzer Bahn an den Staat der Vertrag mit der Firma During & Hauke gelöst ist und darnach beide Bahn-Omnibusbetriebe, der zwischen Berlin und Grünau und zwischen Görlitz und Zittau, von der Verwaltung allein fortgeführt werden.

A. Ergebnisse des Bahn-Omnibusbetriebes Berlin-Grünau im Jahre 1881.

Monat	a) Besetzung der im Jahre 1881 beförderten Züge. Anzahl der Züge, welche besetzt waren mit … Personen									b) Anzahl und Besetzung der Züge in den Jahren 1879, 1880 und 1881. Anzahl der beförderten Züge im Jahre			Anzahl d. in nebengenannten Zügen beförderten Personen im Jahre			Macht Personen pro Zug im Jahre		
	0 bis 15	16 bis 30	31 bis 45	46 bis 60	61 bis 75	76 bis 100	101 bis 150	151 bis 300	301 u. bis mehr	1879	1880	1881	1879	1880	1881	1879	1880	1881
Januar	115	64	5	2	—	—	—	—	—	174	248	186	2404	2641	2784	13,8	10,6	15,0
Februar	91	64	9	1	1	1	—	1	—	162	232	168	2440	2966	2978	15,1	12,8	17,8
März	89	86	9	1	1	—	—	—	—	240	248	186	3618	3667	3228	15,1	14,8	17,3
April	91	103	19	5	2	4	2	1	—	276	230	227	5253	4566	5100	19,0	19,8	22,4
Mai	71	118	54	25	11	6	13	7	—	314	290	305	8027	9756	10849	25,6	33,7	35,7
Juni	44	114	64	35	29	30	10	20	—	324	344	346	10554	13390	17198	32,6	40,2	49,7
Juli	14	86	82	74	48	26	9	9	12	348	356	360	10973	16307	22676	31,5	45,8	62,8
August	23	116	80	58	34	32	14	5	5	342	352	367	11245	15306	17969	32,9	43,5	49,4
September	59	126	80	41	20	14	6	3	3	336	352	352	7399	12056	14695	22,0	34,3	41,5
October	94	136	46	18	5	3	2	—	—	292	270	304	3915	5107	7433	13,4	18,9	24,4
November	35	131	43	21	4	6	—	—	—	240	180	240	2698	3060	6723	11,2	17,0	28,0
December	47	128	41	19	7	5	1	—	—	248	186	248	2541	3082	6996	10,2	16,5	28,2
Summa Züge 1881	773	1272	532	300	162	127	57	46	20	3296	3288	3289	71067	91904	118639	21,6	28,0	36,1
darin beförd. Pers.	8322	28191	19731	15629	10915	10944	7412	8674	8821	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa Züge 1880	1169	1217	397	219	132	70	44	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
darin beförd. Pers.	11436	26438	14654	11586	8833	5905	5121	7931	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Von den im Jahre 1881 beförderten 3 289 Bahn-Omnibuszügen wurden 2 950 Züge mit 41 300 Zugkm von Tramwaymaschinen gefahren, der Rest 339 Züge mit 4 746 Zugkm musste wegen der Stärke der Züge (mehr wie 5 Personenwagen) durch Vollbahn-Locomotiven befördert werden.

B. Kosten für Heiz- etc. Material und für Maschinen- und Wagenreparatur im Jahre 1881.

a) auf der Strecke Berlin-Grünau.
Leistung: 41 300 Zug- und 142 075 Achskm

	in Geld ℳ
Holz = 37,60 cbm	216,00
Kohlen = 100 kg	1,36
Koks = 129 194 kg (pro 1 Zugkm = 3,128 kg)	2986,23
Wasser = 1334 cbm	200,10
Schmieröl = 827,5 kg	446,85
Brennöl = 25,5 kg	14,63
Rüböl = 359,0 kg	207,29
Petroleum = 245,0 kg	65,65
Putzwolle = 91,5 kg	45,30
Dochte = 36 m	2,16
Cylinder = 60 Stück	2,53
Reparatur der Maschinen (pr. 1 Zugkm = 7,915 ₰*)	3268,96
Reparatur der Wagen	497,26
Summa	7954,32

bei 41 300 Zugkm, pro 1 Zugkm 19,26 ₰ gegen 13,372 ₰ in 1880.

b) auf der Strecke Görlitz-Zittau.
Leistung: 28 435 Zug- und 85 286 Achskm

	in Geld ℳ
Holz = 13,5 cbm	75,71
Kohlen = 1 000 kg	13,80
Koks = 91 698 kg (pro 1 Zugkm = 3,225 kg)	2158,42
Wasser = 1 137 cbm	159,18
Schmieröl = 285 kg	153,90
Brennöl = 13 kg	7,66
Rüböl = 223 kg	129,34
Petroleum = 47,5 kg	11,40
Putzwolle = 60 kg	30,00
Dochte = 20 m	1,20
Cylinder = 30 Stück	1,44
Reparatur der Maschinen (pro 1 Zugkm = 4,229 ₰)	1219,60
Reparatur der Wagen	257,66
Summa	4219,31

bei 28 435 Zugkm, pro 1 Zugkm 14,838 ₰.

*) Gegen 8,162 ₰ im Jahre 1880.

C. Betriebsmittel für die Bahn-Omnibuszüge Görlitz-Zittau.

a) Maschinen: 2 kleine Tendermaschinen von Krauss & Co. in München, 2 gekuppelte Achsen; 12 Atmosphären Ueberdruck; 270 mm Cylinderdurchmesser; 400 mm Hub; 1 200 mm Raddurchmesser; 2 300 mm Radstand; 26,49 qm Heizfläche; 0,9 cbm Kohlenraum; 2,4 cbm Wasserraum; 15 609 kg betriebsfähiges Gewicht; Lieferant: Krauss & Co., München; 16 500 ℳ Preis pro Stück frei Berlin.

b) Wagen: 2 III. Classewagen, à 60 Personen fassend; 6 m Radstand (mit Klose'scher Radialstellung); 9 915 kg Leergewicht; Lieferant: Waggonfabrik zu Görlitz; 7 400 ℳ (bei eleganter Ausstattung als Aussichtswagen) pro Stück.

Reder.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der letzten Sitzung des Elektrotechnischen Vereins am 19. December erstattete Herr Telegraphen-Inspector Christiani im Anschluss an frühere Mittheilungen in der Vereins-Zeitschrift Bericht über die Münchener internationale elektrische Ausstellung, indem er namentlich die während derselben ausgeführten Versuche der elektrischen Kraftübertragung einer kritischen Erörterung unterzog. Herr Ober-Ingenieur Frischen machte sodann Mittheilungen in Betreff der Entwickelung der elektrischen Bahnen, indem er seine Ausführungen durch Vorlegung verschiedener wohlgelungener Photographien unterstützte. Der bei dem Betriebe der von der Firma Siemens & Halske hergestellten beiden elektrischen Bahnen nach der Lichterfelder Kadettenanstalt und dem Spandauer Berg bisher gemachten Erfahrungen sind sehr zufriedenstellend gewesen. Betriebsstörungen von grösserer Bedeutung haben nicht stattgefunden, und ebenso hat der Schneefall, vor dem die Unternehmer anfangs Befürchtungen hegten, nach erfolgter Anbringung von Bürsten an den Maschinen keine wesentlichen Nachtheile im Gefolge gehabt. Auch die bei der Lichterfelder Einrichtung in der ersten Zeit hervorgetretene Unannehmlichkeit, dass Pferde beim Betreten der Schienen auf den Strassenübergängen von dem elektrischen Strome Schläge erhielten,

durch die sie erschreckt und zum Durchgehen gebracht wurden, ist glücklich dadurch zu beseitigen gelungen, dass man einerseits bei den Uebergängen die Schienen fortnahm und die Wagen durch die ihnen innewohnende eigene Geschwindigkeit über die freie Strecke weiterlaufen liess, andererseits vertiefte Leitungsschienen legte, in welche der Radkranz eingreift und so den Strom in den Wagen schafft. Die Einführung des Stromes auf der zweiten elektrischen Bahn von Westend nach dem Spandauer Berg wurde ursprünglich, abweichend von der Lichterfelder Strecke, nicht durch die Schienen, sondern von zwei längs der Strasse auf Stangen angebrachten starken Drähten aus bewirkt, auf denen mit dem Wagen verbundene Kontaktwägelchen liefen. Da diese Einrichtung indessen bei den mehrfachen Biegungen, welche die Strasse macht, auf Schwierigkeiten stiess, so sind an Stelle der Drähte geschlitzte Röhren von 45 mm Durchmesser angebracht worden, die von Isolatoren getragen werden und guirlandenförmig an den Stangen aufgehängt sind. Das innerhalb der Röhre laufende kleine Kontaktschiffchen, welches durch einen Draht mit dem Waggon verbunden ist, lässt sich sehr leicht ziehen, und die bisher gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, dass der Kontakt ein durchaus sicherer ist.

In besonders hohem Grade haben die elektrischen Bahnen beim Grubenbetriebe sich bewährt. In dieser Beziehung verdient namentlich die in dem Kgl. Sächsischen Bergwerk Zauckerode seit mehreren Monaten im Betrieb befindliche, ebenfalls von der Firma Siemens & Halske hergestellte elektrische Bahn hervorgehoben zu werden, auf welcher die Beförderung von 8 000 kg oder 8 Tonnen Kohlen auf einer 700 m langen und 200 m tief liegenden Strecke mit einer Geschwindigkeit von 12 km in der Stunde erfolgt. Es würde jedoch, wie Herr Frischen überzeugt ist, sehr wohl möglich sein, in derselben Zeit auch das doppelte Quantum Kohlen zu befördern. Herr Ingenieur Jordan bestätigte nach den von dem Grubendirector ihm zugekommenen Mittheilungen das Letztere und sprach sich im Weiteren über die Grubenbahn sehr günstig aus. Ein wesentlicher Vortheil der Anlage bestehe noch darin, dass durch die Dynamo-Maschinen gleichzeitig Ventilatoren in Bewegung gesetzt würden, und die elektrische Kraftübertragung sei zweifellos dazu berufen, in den Bergwerken eine sehr wichtige Rolle zu spielen.

Amerikanische Correspondenz.

Neue Kämpfe.

Die Bahnen zwischen Chicago und St. Paul resp. Minneapolis sind im November cr. in heftigen Kampf gerathen, welcher anfänglich auf den Personen-Verkehr ostwärts von letzteren beiden Bahnen sich beschränkte, demnächst aber auf den Güterverkehr sich übertrug und nun auf den Gesammtverkehr des Gebiets östlich vom Mississippi überall, wo die Chicago, Milwaukee & St. Paul und die Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha Bahn zusammentreffen, sich ausgedehnt hat.

Diese Zwistigkeit zwischen zwei bis drei Bahnen zu St. Paul und Minneapolis — Plätze, deren Gesammtbevölkerung nicht 100 000 erreicht — bedroht, wie die „Roilroad-Gazette" in einem langen Artikel näher ausführt, verschiedene Tausende von Meilen Eisenbahnen mit dem Verluste des ihnen gebührenden Nutzens.

Veranlassung ist das Hinzutreten einer neuen Linie, welche, als sie sich mit der älteren über eine Theilung des Verkehrs nicht einigen konnte, die Personenfahrpreise durch Gewährung von Bonificationen von schliesslich 7½ Doll. auf ein Billet zum gewöhnlichen Preise von 12½ Doll. gewaltig herabdrückte.

Mehltransporte.

Die bei dem Hafen-Verkehr Newyorks betheiligten drei grossen Eisenbahn-Gesellschaften (Newyork, Central und Hudson River; Newyork, Lake Erie und Western; Pennsylvania) haben sich über gemeinsame Bedingungen wegen Lagerung und Auslieferung von Mehl in Newyork geeinigt und dieselben mit Gültigkeit vom 1. December cr. ab veröffentlicht. Dieselben zeugen von dem weitgehenden Entgegenkommen dieser Bahnen gegenüber den Bedürfnissen des Verkehrs, wie der nachfolgende Auszug daraus ergeben wird.

Alle nach Newyork (und Jersey-City) zur Auslieferung auf den Docks der Gesellschaften direct beförderten Mehlsendungen haben eine kostenfreie Lieferzeit von 5 Tagen (Sonntag und Ankunftstag nicht mitgerechnet); wenn „frei Leichter" versandt und vor Ankunft gemeldet, erfolgt kostenfreie Auslieferung; wenn erst nach Ankunft der Wunsch zur Auslieferung auf den Docks gemeldet wird, so ist eine Gebühr von 5 Cts. pro Barrel zu zahlen, doch hat dann die Waare noch eine fernere kostenfreie Lagerfrist von 5 Tagen.

Alles „frei Leichter" ankommende, dem Adressaten vor Ankunft gemeldete, nicht unter vorstehende Bestimmungen fallende Mehl hat eine kostenfreie Lagerfrist von 10 Tagen; nach deren Ablauf kann die Bahn es in schwimmenden Zustand bringen. Es wird dann pro Boot und Tag, ohne Rücksicht auf Quantität des Inhalts des Boots, ein Lagergeld von 6 D. und bei endlicher Auslieferung im Hafen hiefür noch eine Gebühr von 5 Cts. pro Barrel berechnet.

Die Frachten etc. müssen bei der durch die Bahnen zu veranlassenden Vorzeigung der Frachtrechnungen nach Ankunft der Waare entrichtet werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Nachruf.

Heute Nachmittag um 2½ Uhr starb nach kurzem Krankenlager der Regierungs-Baumeister und Vorsitzender der Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft

Wilhelm von Haselberg.

Wir bedauern in dem Dahingeschiedenen den Verlust eines mit reichen Kenntnissen und Erfahrungen ausgerüsteten, rastlos thätigen Mannes, liebenswürdigen Collegen und theuren Freundes, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden. (526)

Stettin, den 22. December 1882.

Aufsichtsrath und Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft.

von Bismarck. Oelschläger.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Unsere Bekanntmachung vom 20. huj. betreffend Instradirungs-Aenderungen im Hanseatisch-Schlesischen, Hanseatisch-Preussischen etc. Verbande wird dahin ergänzt, dass auch im Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbande der Verkehr von Stationen der Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen und der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn vom 3. Februar 1883 ab ausschliesslich via Hamburg-Bergedorf dirigirt wird, soweit nicht die Leitung der Transporte über Oldesloe-Lübeck oder Eutin-Lübeck erfolgt, dass jedoch für Eilgut- und Vieh-Transporte im Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen sowie in den in unsrer Bekanntmachung vom 20. huj. bezeichneten Verbänden die Beförderung über Harburg auch künftig zugelassen wird. Im Uebrigen scheidet die Route via Hamburg-Harburg zu dem angegebenen Zeitpunkte aus den bezeichneten Verkehren aus. Berlin, den 22. December 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (2332)

Am 1. Januar 1883 tritt zum Ausnahmetarife vom 1. Januar 1882 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlen- und Kokes-Asche, sowie Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Ergänzung und Abänderung des Verzeichnisses der Zechen etc., neue Frachtsätze für den Verkehr nach der Station Neuekrug der Braunschweigischen Eisenbahn bezw. von den an die Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen nach der Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn und Berichtigungen. Verkaufspreis 0,10 ℳ. Köln, den 20. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2333)

Am 1. Januar 1883 tritt unter Aufhebung des Gütertarifs für den **Köln-Mindener Brölthal-Verkehr** vom 1. December 1880 ein neuer Güter-Tarif für den Brölthaler Nachbarverkehr via Hennek in Kraft. Derselbe enthält directe Frachtsätze für die Beförderung von Frachtstückgütern und Wagenladungsgütern zwischen sämmtlichen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch), sowie den Stationen Bielefeld, Bremen, Giessen, Gütersloh, Hamburg, Harburg, Herford, Minden und Osnabrück des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover einerseits und Stationen der Bröltbaler Eisenbahn andrerseits.

Soweit die Frachtsätze des neuen Tarifs Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze in sich schliessen, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Februar 1883 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen, bei welchen Exemplare zum Preise von 0,25 ℳ käuflich zu haben sind. Köln, den 19. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2334)

Am 1. Januar 1883 tritt zu dem vom 1. Mai cr. ab gültigen Gütertarife (Theil II) für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Directionsbezirken **Berlin** und **Köln (rechtsrheinisch)** der IV. Nachtrag in Kraft, enthaltend: Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Tarifkilometer und

Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogene Haltestelle Grube Vaterland des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 3 für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. bis zum Ablauf des Jahres 1884 sowie Berichtigungen des Haupttarifs und des I. Nachtrags.

Die Berichtigung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifs 3 (Eisen und Stahl) für Berlin (Dresdener Bahnhof)-Annen, welche eine Erhöhung in sich schliesst, tritt erst am 15. Februar 1883 in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen sowie in unserm hiesigen Geschäftslocale für 10 ₰ zu haben. Köln, den 20. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2335)

Für den Verkehr zwischen Niederzwehren, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover einerseits und den Braunschweigischen Stationen Königslutter, Mattierzoll, Schandelah, Schladen, Schöppenstedt und Söllingen andererseits treten sofort gültige directe Tarifsätze in Kraft, deren Höhe in den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erfahren ist. Hannover, den 19. December 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (2336)

Für den Verkehr zwischen Oberröblingen a/See, Station des Directionsbezirks Frankfurt a/M. einer- und den Stationen Klitzschmar und Reussen des Directionsbezirks Berlin (Halle-Sorau-Gubener Bahn) andererseits kommen mit sofortiger Gültigkeit directe Frachtsätze zur Einführung, worüber das Nähere bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 19. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen. Kgl. Eisenbahn-Direction. (2337)

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. Januar 1883 tritt zum Tarif für den Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband

a) der Nachtrag II zu Heft I gültig bis auf Weiteres,

b) der Nachtrag III zu Heft II gültig bis Ende Juni 1883 in Wirksamkeit.

Nachtrag II enthält:

Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen, des alphabetischen Waaren-Verzeichnisses und Berichtigungen zum Nachtrag I. Sofern hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen bis zum 15. Februar cr. in Kraft. Preis 5 ₰.

Nachtrag III enthält:

Ermässigte Frachtsätze des regulären Klassentarifs und der Ausnahme-Tarife für den Verkehr zwischen Belgischen Hafen-Stationen einer- und Oesterreichisch-Ungarischen Stationen andererseits.

Die Frachtsätze dieses Nachtrages finden nur Anwendung, wenn die betreffenden Transporte seewärts weiter befördert werden sollen oder per Seeschiff in den Belgischen Hafen-Stationen (Antwerpen etc.) ankommen, was in den Bahn-Frachtbriefen ersichtlich gemacht werden muss. Derartige Transporte stehen ausserdem unter besonderer Controle der Belgischen Hafen-Stationen.

Preis 0,25 ℳ. Köln, den 31. December 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische). (2338)

Mit dem 1. Februar 1883 treten in der Leitung des Verkehrs zwischen Stationen der Oberlausitzer Eisenbahn und Stationen der Württembergischen Staatsbahnen Aenderungen ein, durch welche unter Anderem die Hofer Route in der Richtung nach Württemberg ausgeschlossen wird und an deren Stelle die kürzeste Preussische Staatsbahnlinie tritt.

Nähere Auskunft wird s. Z. von den betreffenden Güter-Expeditionen ertheilt. Berlin, 19. December 1882. Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen. (2339 J)

Mit dem 10. Februar 1883 treten im **Preussisch-Sächsischen Verbande** in Folge der Berichtigung von Druckfehlern etc. zwischen den Oberschlesischen Stationen Buchwald, Sagan und Sprottau einer- und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits sowie zwischen Leipe und Lissa i/P. der Oberschlesischen Eisenbahn und Dresden erhöhte Frachtsätze für Holz des Specialtarifs II und für die Oberschlesische Station Gellendorf im Verkehr mit Grünhainichen der Sächsischen Staatseisenbahnen ein erhöhter Satz des Specialtarifs I in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betreffenden Verbandstationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 20. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (2340)

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Januar 1883 tritt zu dem Ausnahme-Tarif vom 10/12. 81 für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahn ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen Dresden Altund Neustadt, Oschatz und Wurzen. Druckexemplare des Nachtrags können von den Versandt-Stationen unentgeltlich bezogen werden. Breslau, den 21. December 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (2341)

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Januar 1883 tritt für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn unter Aufhebung des bisherigen Tarifes vom 15. Juli 1879 ein neuer Tarif in Kraft, welcher im Theil I — für Einzelwagenladungen — ermässigte Frachtsätze enthält. Druckexemplare dieses Tarifes können von den Versandt-Stationen unentgeltlich bezogen werden. Breslau, den 21. December 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (2342)

Im Anschluss an die Publication der Königlichen Eisenbahn-Direction Bromberg vom 8. d. M. wird bekannt gegeben, dass die vom 15. December cr. ab gültigen ermässigten Ausnahme - Frachtsätze für Traubenzucker, Stärke und Kartoffelmehl sowie Stärkesyrup zum Export bestimmt, ab Posen nach den westlichen Hafenstationen vom gleichen Tage ab auch für Posen O. S. im Verkehr mit Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm im Staatsbahnverkehr zwischen den Directionsbezirken Hannover und Oldenburg einerseits und der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits Anwendung finden.

Ferner kommen vom 1. Januar fut. ab gleiche Ausnahmefrachtsätze im Verkehr von den Stationen Breslau (Oberschl. Bahnhof) und Oswitz nach den genannten Hafenstationen, auch Hamburg B. H. und Lübeck, in den bezeichneten Staatsbahnverkehren bezw. im Hanseatisch-Schlesischen Verbandverkehre von Neuem zur Einführung.

Ueber die Höhe der qu. Tarifsätze ertheilen die Verbandstationen nähere Auskunft. Berlin, den 22. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäfsführende Verwaltung. (2343)

Deutsch-Französischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1883 wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Deutsch-Französischen Eilguttarifs vom 1. Januar 1880 ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Französischen Nord- und Westbahn einerseits, und Stationen der Norddeutschen Bahnen und der Hessischen Ludwigsbahn andererseits, in Kraft treten.

Exemplare dieses Tarifs, welcher in 3 Heften und zwar:

Heft I., enthaltend allgemeine reglementarische Bestimmungen, allgemeine Tarifvorschriften und Classification der Güter,

Heft II., enthaltend Tariftabellen für den Verkehr mit Norddeutschen Stationen,

Heft III., enthaltend Tariftabellen für den Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und Stationen der früheren Nassauischen Eisenbahn,

zur Ausgabe gelangen wird, können von den betheiligten Verwaltungen zum Kostenpreise bezogen werden. Köln, den 23. December 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (2344)

Rheinisch - Köln - Minden - Belgisch-Französischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1883 tritt der Nachtrag III zum Tarife für die directe Beförderung von Gütern im Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischen Güterverkehr via Herbesthal resp. Venlo-Visé vom 1. Februar 1880 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderung resp. Ergänzung der reglementarischen Bestimmungen, Tariftabellen für den Verkehr der Station Bodendorf, des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinische) und der Stationen Emden, Leer, Lingen, Papenburg, Speldorf-Broich-Straelen und Stockum des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Aufnahme neuer Stationen der Französischen Nordbahn, Erweiterung des Ausnahmetarifs I (für Eilgut), Aufnahme der Stationen Herdecke und Niedermendig in den Ausnahmetarif II für den Transport von Bier, einen Ausnahmetarif für den Transport von Stärke in Wagenladungen à 10 000 kg, einen Ausnahmetarif für den Transport von Blei in Blöcken in Wagenladungen von 5 000 kg und 10 000 kg, einen Ausnahmetarif für den Transport von Borke (Gerberlohe) in Wagenladungen von 5000 kg sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs bezw. dessen Nachträge, welche, sofern sie Tariferhöhungen einschliessen, erst am 10. Februar 1883 in Kraft treten werden. Köln, den 23. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (2345)

Am 1. Januar 1883 tritt zum Güter-Tarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn andererseits vom 1. Juni 1882 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Berichtigungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen Brakel bei Dortmund, Bruch, Courl und Marsch des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie Berichtigungen zum Haupttarif-Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Stationen, sowie in dem Geschäftslokale der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinisch) und der Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesell-

schaft zu Braunschweig für 10 ₰ pro Stück käuflich zu haben. Köln, den 23. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (2346)

Oberschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Zu dem Ausnahme-Tarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Coaks von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Görlitzer Bahn vom 1. December 1881 ist Nachtrag I, gültig vom 1. Januar k. J., erschienen. Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen etc. Sendungen in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach Niederschönweide (Johannisthal), Grünau, Königs - Wusterhausen, Halbe, Brand, Lübben, Spremberg, Weisswasser, Rietschen, Uhsmannsdorf und Charlottenhof. Ferner werden durch denselben die — neben den Frachtsätzen für Sendungen von mindestens 10 000 kg — noch für Wagenladungen unter 10 000 kg bestehenden Frachtsätze nach Berlin B. G., Niederschönweide (Johannisthal) und Grünau vom 15. Febr. k. J. ab aufgehoben.

Exemplare des Nachtrages sind durch die Verbandexpeditionen und das Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen. Berlin, den 22. December 1882. Kgl. Eisenbahn-Direction. (2347)

Vom 1. Januar 1883 ab beträgt die Fracht für Steine (roh und roh behauen) in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Striegau (Oberstreit) und Gr. Rosen nach Schoppinitz loco 0,60, transito 0,54, nach Sosnowice loco 0,61, transito 0,55 ℳ und von Jauer 0,61 resp. 0,55, 0,62 und 0,56 ℳ pro 100 kg. Breslau, 22. December 1882. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. (2348)

Im Verkehre zwischen **Genf transit** und den am **Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr** via Lindau (Tarif vom 1. April 1880) betheiligten Stationen der Königlich Sächsischen Staats-, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privat-Eisenbahnen tarifiren vom 1. Januar 1883 an die Artikel L u c e r n e- und K l e e s a a m e n“
in Einzelsendungen nach Klasse 2
in Quantitäten von 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief nach Serie V a
in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief nach Serie VII.

Dresden, den 22. December 1882. Kgl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (2349)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Für den gesammten Güter-Verkehr von Königsberg nach Moskau via Wirballen sowie für den Theeverkehr von Königsberg nach St. Petersburg und Nischny-Nowgorod via Wirballen werden vom 1. Januar 1883 neuen Styls ab Theilfrankaturen zugelassen. Bromberg, den 22. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (2350)

Am 1. Januar 1883 wird für die Güterbeförderung in Wagenladungen im Verkehr zwischen den rechtsrheinischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld (mit Ausnahme der Stationen der Strecke Cassel - Gerstungen) einerseits und den Stationen Reinhard, Eckefeld und Martenberg der Rhene - Diementhal - Eisenbahn andererseits ein directer Tarif eingeführt, welcher bei den genannten Stationen zum Preise von 0,50 ℳ pro Stück käuflich zu haben ist. Elberfeld, den 23. December 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (2351)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Das Seite 11 unseres Local-Gütertarifs für Verwiegung der gesammten Ladung festgesetzte Wiegegeld von 2,00 ℳ pro Wagen wird vom 1. Januar 1883 ab auf 1,00 ℳ ermässigt. Dortmund, den 23. December 1882. Die Direction. (2352)

Saarkohlenverkehr nach der Ostschweiz. Am 1. Januar k. J. tritt ein neuer Saarkohlentarif No. 12 in Kraft. Verkaufspreis 40 ₰. Köln, den 24. December 1882. Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische). (2353)

Saarbrücker - Pfälzischer Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. dieses Monats ist zum Saarbrücker - Hessisch - Pfälzischen Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. März 1883 der III. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Vieh zwischen Badischen und diesseitigen Stationen mit Reexpedition auf Pfälzischen Stationen, sowie Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Exemplare werden gratis abgegeben. Köln, den 24. December 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (2354)

Am 1. Januar 1883 tritt zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits vom 1. Mai 1882 der Nachtrag III in Kraft, enthaltend u. A. Berichtigungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Tarifkilometer und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Bestendorf, Gottersfeld, Grünhagen, Kornatowo, Maldeuten, Mohrungen und Pr. Holland des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 2 für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. nach Berlin (Ostbahnhof) bis zum Ablauf des Jahres 1884, Aufnahme der Stationen Güldenboden und Pr. Holland in den Ausnahmetarif 6 für Flachs etc., sowie Berichtigungen zum Haupttarif und den Nachträgen I und II. Verkaufspreis 10 ₰. Köln, den 22. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2355)

Am 1. Januar 1883 treten im B a y e r i s c h - S ä c h s i s c h e n V e r k e h r e neue bezw. ermässigte Frachtsätze für den Transport von S t e i n k o h l e n und C o k e s ab L u g a u, O e l s n i t z b/L. und Z w i c k a u nach R e n t w e r t s h a u s e n, N e u s t a d t a/S., E b e n h a u s e n, O b e r w e r r n und O b e r n d o r f - S c h w e i n f u r t in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen. Dresden, den 23. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (2356)

Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-Verband. Mit 1. Januar 1883 kommen die Nachträge VIII und IX zum Verbandstarife Theil II und III zur Einführung, welche von den Verbandsverwaltungen bezogen werden können. Diese Nachträge enthalten ermässigte Sätze. Dresden, am 23. December 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2357)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahn-Verband. Mit Giltigkeit vom 1. Januar 1883 treten neue Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreichisch-Ungarischen Stationen einerseits und Russischen Stationen andererseits in Wirksamkeit, u. zw.:

Theil I, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen und die Classification,

Theil II, enthaltend die Tarif-Tabellen.

Hierdurch werden folgende, für den Oesterreichisch - Ungarisch - Russischen Eisenbahn-Verband bisher giltigen Tarifhefte aufgehoben:

1. die reglementarischen Bestimmungen und Classification vom 15. Juli 1877 sammt Nachträgen,
2. die Tarifhefte I und II vom 15. Juli 1877 sammt Nachträgen,
3. der Anhang zum Tarif (-Specialtarif) für den Transport von Flachs etc. vom 1. Juli 1877 sammt Nachträgen,
4. die Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Triest und Fiume einerseits und Moskau und St. Petersburg andererseits vom 1. October 1882.

Tarifexemplare können von den betheiligten Bahnverwaltungen direct, oder im Wege der im Tarife aufgenommenen Stationen bezogen werden, u. zw. Theil I zum Preise von 60 kr. ö. Whg. und Theil II zum Preise von 40 kr. ö. Whg. Wien, am 15. December 1882. Die General - Direction. (2358)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 1. Januar 1883 tritt zu unserem Tarifbuche vom 15. November 1871 (I., II. und III. Auflage) eine Zusammenstellung von Berichtigungen (No. 13912|C. I.) in Kraft. Laut dieser Berichtigungen sind die allgemeinen und besonderen Bestimmungen für Güter im Frachten - Verkehre und die Waaren-Classification neu redigirt worden, und werden hiedurch die im II. Hefte des Tarifbuches vom 15. November 1871 (I., II. und III. Auflage) enthaltenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen und die Waaren-Classification gleichzeitig aufgehoben.

Den P. T. Parteien werden diese in den gesellschaftlichen Stationen aufliegenden Berichtigungen, welchen die bezogenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen und die Waaren - Classification beiliegen, über Verlangen gratis verabfolgt. Wien, am 15. December 1882. Die General-Direction. (2359)

Am 1. Januar 1883 tritt zum Ausnahme-Tarife vom 1. Januar 1882 für die Beförderung von S t e i n k o h l e n, K o k e s, S t e i n k o h l e n a s c h e, K o k e s a s c h e und B r i q u e t s in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directions - Bezirke Köln (rechtsrh.) und Elberfeld nach Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg einschliesslich der Berliner Staatsbahnhöfe und Stationen der Berliner Ringbahn der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Ergänzungen bezw. Abänderungen des Verzeichnisses der Zechen etc. anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach Osterburg, Seehausen i|A. und Wittenberge, sowie Berichtigungen. Verkaufspreis 0,10 ℳ. Köln, den 23. December 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (2360)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. In unserem Localtarife wird vom 1. Januar 1883 ab der Frachtsatz des Spezialtarifs I Mannheim-Schefflenz auf 0,50 ℳ pro 100 kg ermässigt. Karlsruhe, den 23. December 1882. Generaldirection. (2361)

Am 15. Januar 1883 tritt Nachtrag 3 zu Theil III des österr.-ungar. und süddeutsch-französischen Gütertarifs (Verkehr mit Oesterreich - Ungarn) vom 15. Juli 1881,

Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthaltend, in Kraft. Gratis. Strassburg, den 21. December 1882. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (2362)

Mit dem 1. Januar 1883 treten im Preussisch-Bayerischen Verbande für den Verkehr zwischen Landsberg, Station des Bezirks Bromberg, einerseits und Erlangen, der Bayerischen Staatsbahnen, andererseits, directe Frachtsätze für die Wagenladungsclassen A[1] und B in Höhe von 4,76 ℳ resp. 4,06 ℳ pro 100 kg in Kraft. Bromberg, den 21. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (2363 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. Januar 1883 neuen Styls ab tritt für die Beförderung von Chlormagnesium im rubricirten Verbande in Wagenladungen à 5000 und à 10 000 kg. eine Frachtermässigung in der Weise ein, dass der genannte Artikel aus den allgemeinen Wagenladungsclassen A resp. B in den Artikeltarif 5 versetzt wird. Bromberg, den 21. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (2364 J)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Für den directen Güter- und Vieh- etc. Verkehr treten am 1. Februar 1883 anderweite Instradirungsvorschriften in Kraft. Soweit jedoch im Verkehr nach den Stationen Görlitz, Kamenz, Zittau der Sächsischen Staatsbahnen, Weimar (Thüringer Bahnhof), Weimar (W. G. B.), Halle (Thüringer Bahnhof), Leipzig (Thüringer Bahnhof), Nordhausen (N. E. B.), Jena (Saalbahn), Jena (W. G. B.), Seitens der Versender Beförderung über die seitherigen, künftig theilweise ausscheidenden Routen in den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben wird, werden bis zum 10. Februar f. bezügliche Sendungen unter directer Frachtberechnung über die vorgeschriebenen Routen abgefertigt werden. Erfurt, den 21. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (2365)

2. Betriebs- und Expeditionsdienst.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. E.-D. zu Erfurt ist seit dem 1. November cr. der gesammte Betriebs- und Expeditionsdienst auf Station Erfurt der Sangerhausen-Erfurter Linie mit demjenigen auf der gleichnamigen Station des E.-Directionsbezirks Erfurt vereinigt und der Leitung der erstgenannten Verwaltung unterstellt worden.

Berlin, 23. December 1882.
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

3. Verkehrsstörungen resp. Wiederaufnahme des Verkehrs.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Zuschrift vom 19. September l. J. beehren wir uns, mitzutheilen, dass am 19. l. M. der Gesammtverkehr (Personen und Güter) auf unserer Tiroler-Linie Kufstein-Peri wieder aufgenommen wurde.

Auf der Pusterthaler-Linie Villach-Franzensfeste dauert die Verkehrsstörung vorläufig noch fort. Wien, 22. December 1882. Die General-Direction.

4. Submissionen.

Die in den Werkstätten zu Halle, Fulda, Limburg, Eschwege, Castel und Oberlahnstein vorhandenen, für diesseitige Zwecke nicht mehr verwendbaren alten Materialien sollen verkauft werden.

Die Bedingungen hierfür können von unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst gegen portofreie Einsendung von 55 ₰ bezogen werden und sind Offerten frankirt und mit der Aufschrift: Offerte zum Ankauf alter Werkstattsmaterialien bis zum 10. Januar 1883 Vormittags 10 Uhr an das genannte Büreau einzusenden. Später als zu diesem Termin eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt werden. Frankfurt a/M., den 19. December 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (517)

Kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover. Die Lieferung von:
a) 100 Stück bedeckten Güterwagen und
b) 40 „ Hochbordwagen
soll vergeben werden.

Termin, Freitag den 12. Januar 1883. Bedingungen sind gegen Einzahlung von 3 ℳ vom unterzeichneten Büreau zu beziehen. Hannover, den 20. December 1882. Maschinentechnisches Büreau. (506 J)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von
1. 226 Stück Flussstahlachsen mit Speichenrädern,
2. 594 Stück Flussstahlachsen mit Flussstahl-Scheibenrädern,
3. 1 000 Stück Tragfedern zu Güterwagen,
4. 1 385 Stück Evolutenfedern zu Zug- und Stoss-Apparaten,
5. 150 Stück offenen Güterwagen,
6. 75 Stück eisernen Kalkwagen und
7. 25 Stück Plateauwagen mit radial verstellbaren Achsen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Wagendetails und Wagen“ bis zum Submissionstermine am Donnerstag, den 11. Januar 1883 versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus, auch werden Kopien derselben gegen Einsendung der Kopialien, welche für die Achsen zu 1 und 2, für die Federn zu 3 und 4 je zusammen 1 ℳ 50 ₰ und für die Wagen zu 5–7 zusammen 3 ℳ betragen, unfrankirt abgegeben. Breslau, den 22. December 1882. Königliche Direction. (518)

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von 6 Stück Tender-Lokomotiven soll im Submissionswege vergeben werden.

Die maassgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten — mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen — sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen
bis zum 1. Februar 1883
um 12 Uhr Mittags
an das unterzeichnete Directorat einzureichen.

Man verpflichtet sich nicht, das billigste oder überhaupt eins der Offerten anzunehmen. Aarhus, den 23. December 1882. Das Directorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. (519)